Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert

Bernhard Hagedorn

Referenten:

Professor Dr. Dietrich Schäfer.

Professor Dr. Max Lenz.

Mit Genehmigung der hohen Fakultät kommt hier nur der erste Teil der ganzen Arbeit zum Abdruck. Der Rest wird in den Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte im Verlage von Karl Curtius erscheinen.

Verlag von Karl Curtius, Berlin W. 35, Derfflingerstr. 20.
Gedruckt bei Gebauer-Schwetschke, Druckerei u. Verlag m. b. H.,
Halle a. S.

by Google

Einleitung.

Geographische und wirtschaftliche Vorbedingungen für Schiffahrt und Handel.

Schiffahrt und Handel sind in Ostfriesland so alt wie der Mensch oder vielmehr so alt wie die historische Kunde, die auf uns gekommen ist. Die natürlichen Verhältnisse weisen auf die Schiffahrt: die Lage am Meer, hinter dem Inselkranze, am Ausfluß des großen Stromes und vieler kleiner Gewässer, die alle wegen der tiefen Lage des Landes der Schiffahrt dienstbar sind, die weiten Marschen mit ihren zahllosen Wasserläufen und den schlechten, in regnerischen Zeiten völlig ungangbaren Landwegen und endlich auch die fortgesetzten Wasserbauten, die das niedrig gelegene Land davor bewahren sollen, eine Beute des nimmersatten Meeres zu werden. Es gilt nicht nur dem Andrang der Flut durch Deichbauten zu begegnen, auch die Regelung des Abflusses des Binnenwassers bedarf besonderer Vorkehrungen, da sie nur bei Ebbe erfolgen kann. An möglichst geschützter Stelle wird im Deich ein Sieltor angelegt, das zur Ebbezeit durch die höherstehenden Binnenwasser aufgepreßt wird und diesen den Ausfluß ins Meer vergönnt, um von der andrängenden Flut wieder geschlossen zu werden. Da die Siele die verwundbarsten Stellen des Deiches bilden, so beschränkt man tunlichst ihre Zahl. An geschütztem Orte, oft durch besondere Vorbauten gedeckt, wird ein großer Siel gebaut; von weit her aus dem Binnenlande leitet man dorthin die Wasserläufe zusammen. Auf dem so entstehenden Netz von Wasseradern bewegt sich der Binnenverkehr des Landes, während die Siele die gegebenen Häfen für den Seeverkehr bilden.

Digitized by Google

Sind so für die Schiffahrt die denkbar günstigsten Vorbedingungen gegeben, so erfordert andrerseits die wirtschaftliche Lage des Landes einen regen Austausch mit anderen Ländern. Ostfriesland ist durchaus ein Land der Viehzucht; erst in zweiter Linie steht der Ackerbau. Man baut vor allem Gerste, vereinzelt auch Weizen, stärker Hafer und Bohnen, aber wenig Roggen. Brotgetreide muß der ostfriesische Bauer von auswärts beziehen. So war es schon im 13., so ist es auch im 16. Jahrhundert[1].

---

[1] MG. SS. XXIII, 560, 2 *ff.* Menkos Bericht über die Hungersnot 1272. Wegen des Verbots der Münsterischen Märkte können die Ostfriesen ihr Vieh, Butter und Käse nicht verkaufen; es fehlt ihnen daher auch das Geld zum Einkauf von Getreide in den Ostseeländern. Die Klöster beziehen im 15. Jahrhundert trotz ihres großen Landbesitzes wiederholt Roggen aus dem Münsterischen. Friedl., Urkb. II, 1097, 1124. Auch in der Wirtschaft der Häuptlinge spielte der Roggenbau eine untergeordnete Rolle. Vergl. Emder Jahrbuch X, 1, 88 *ff.*, P. v. Rensen, Das Grimersumer Haus zu Leer, wo das Rechnungsbuch des Verwalters eines Hofes aus den sechziger Jahren des 16. Jahrhunderts mitgeteilt wird. Der Getreidebauertrag beläuft sich innerhalb 5 Jahren auf $120^1/_2$ t (Tonnen) Gerste, $39^1/_2$ t Hafer und 90 t Roggen. Nur in einem Jahr wird Roggen verkauft, Saatroggen wird in jedem Jahr angeschafft. — Wie der Roggenbau bei den Bauern beschaffen war, zeigen am besten die Konvoigeldbücher EK XXVI, 10 *ff.*, leider erst für eine recht späte Zeit, 1586 ff.: Dorfschiffer und Bauern holen zu Dutzenden ihr Brotgetreide, besonders Roggen aber auch Gerste und Weizen, nebst allen möglichen übrigen Bedürfnissen aus Emden. Es sind keineswegs nur Leute aus dem Emder Amt, sondern auch Bauern aus der Nordermarsch, dem Harlingerland, von der Geest aus dem Auricher Amte, ferner von Leer und dem Rheiderland, auch von den Inseln. — Getreideausfuhrverbote werden wiederholt mit der Sorge für die Landleute motiviert. ER 431. Wiederholt wird in Notstandszeiten befohlen, daß die Emder Großhändler die Landleute, die von ihnen Roggen zu viertel und achtel Tonnen einkaufen wollen, nicht abweisen dürfen mit dem Bedeuten, sie verkauften nur zu halben und ganzen Lasten ihr Getreide. ER 431, Bl. 2, 1565 November 21, Bl. 12, 1571 Oktober 4. — Man kann getrost annehmen, daß sich die Lage der Landwirtschaft in Ostfriesland während des 16. Jahrhunderts nicht wesentlich geändert hat. Für die Zeit vom Jahre 1551 ab läßt sich die Viehhaltung wenigstens als stabil nachweisen mit Hilfe der Kuhschatzungsregister, von denen uns ein Bruchstück des Jahres

Digitized by Google

Dazu kommt die Holzarmut des Landes. Die ältesten Karten zeigen bereits einen Waldbestand, wie er heute noch besteht, einige wenige kleine abgelegene Waldungen, die nicht im entferntesten den Bedarf decken konnten. Und dieser war wegen der Wasserbauten noch besonders groß und dringend. Sieltore und Schleusen, Hafen- und Deichbauten erforderten gewaltige Holzmassen. Dazu trat der Bedarf an Brennmaterial. Torflager

---

1551, ER 717b, und die vollständigen Register des Emder Amtes für eine Reihe von Jahren aus dem letzten Viertel des 16. Jahrhunderts erhalten sind, EK XCV, 25 ff. Danach stellt sich die Zahl der Besitzer und der Viehbestand in den 8 Dörfern der Hinter Vogtei des Emder Amtes folgendermaßen.

	1551	1580	1582	1583	1584
	Besitzer : Kühe.	Bes. : Kühe.	Bes. : Kühe.	Bes. : Kühe.	Bes. : Kühe.
Kanhusen .	14 : 191,	10 : 182,	9 : 177,	11 : 224,	9 : 141,
Eisinghusen	4 : 87,	5 : 80,	4 : 82,	4 : 83,	5 : 80,
Loppersum .	42 : 388,	29 : 283.	27 : 327,	30 : 286,	24 : 241,
Suurhusen .	52 : 494,	43 : 395,	42 : 408,	37 : 389,	37 : 364,
Osterhusen .	30 : 334,	28 : 285,	23 : 304,	27 : 279,	23 : 229,
Hinte . . .	35 : 248,	33 : 191,	28 : 184,	22 : 155,	22 : 149,
Marienwehr	12 : 122,	5 : 59,	8 : 111,	7 : 93,	7 : 54,
Abbingwehr	5 : 134,	5 : 102,	5 : 120,	5 : 117,	5 : 94,
Summa	194 : 1998,	158 : 1577,	146 : 1713,	143 : 1626,	132 : 1352.

Bei dem Jahre 1551 sind mehrmals die abgabenfreien Kühe der armen Leute mitgezählt, gelegentlich ist auch ein Bulle mit verzeichnet. Aber auch so beweist die Liste die Stabilität der Viehhaltung. Die Schweinezucht ist lediglich ein Appendix der Milchwirtschaft. Die Fläche des bebauten Landes steht zu der Viehhaltung in einem festen Verhältnis, indem auf eine bestimmte Zahl Kühe auch eine bestimmte Fläche Weideland kommt, bei gleichem Viehstand auch nur die gleichen Landflächen unter den Pflug kommen können. Man kann zwar nicht beweisen, daß der Viehstand am Anfang des Jahrhunderts gleich dem in der Mitte und am Ende des Jahrhunderts war, aber es ist doch sehr wahrscheinlich. War dies der Fall, so kann sich auch der Ackerbau nicht geändert haben, die Landbevölkerung muß also auch damals schon auf Zufuhr von Brotgetreide angewiesen gewesen sein. Allerdings nicht in demselben Maße wie später, denn unzweifelhaft hat die Landbevölkerung sich im Laufe des 16. Jahrhunderts ziemlich stark vermehrt, während die in Nutzung befindliche Bodenfläche und die Bodenkultur sich nicht wesentlich änderten.

Digitized by Google

besitzt ja auch heute noch Ostfriesland in überreichlicher Fülle; aber die Torflager waren damals noch nicht erschlossen. Zwar die Bauern der benachbarten Geestdörfer gruben sich ihren Torf selbst. Aber bis in die Marsch kam der Torf nur in ganz geringen Mengen; es fehlte an der Grundbedingung für intensivere Torfgräberei, an den nötigen Abfuhrwegen. Allein an der Grenze zum Saterlande, besonders in Potshausen und Filsum, grub man in größerem Maßstabe Torf. Dort hatte dann auch der Besitz einer Fläche Torfmoor einen beträchtlichen Wert, wie ein Prozeß zeigt, den das Kloster Langen gegen die saterländische Gemeinde Bollingen in den siebenziger Jahren des 15. Jahrhunderts führte[1]. Doch auch der hier gewonnene Torf deckte nicht im entferntesten den Bedarf; auch hier mußte die Einfuhr aus anderen Ländern helfen.

So war Ostfriesland bei den wichtigsten Massenartikeln auf die Einfuhr von außerhalb angewiesen, ganz zu schweigen von feineren Produkten. Nur eins muß hier noch erwähnt werden, das Bier. Die Marsch mit ihren schlechten Trinkwasserverhältnissen ist kein Brauerland; auch Emden braut kein Bier. Auf den Dörfern braute man zwar hier und da heimgebrautes Bier, aber der billige Preis — 1505 kostet die Tonne imbrouwen bier durchschnittlich 12 Krumstert, die Tonne Hamburger Bier 2 Rheinische Gulden gleich 78 Krumstert — verrät auch die Güte des Getränkes. Einen großen Teil seines Bierbedarfes mußte Ostfriesland durch Zufuhr von außen decken. Das bedeutete im 16. Jahrhundert, wo das Bier zu den notwendigen Nahrungsmitteln neben Brot und Speck gehörte, sehr viel.

Wie überall in dieser Zeit die Landwirtschaft Menschenmaterial abgeben konnte, so war es auch in Ostfriesland und zwar in besonders hohem Maße der Fall. Die wenigen oft recht großen Höfe — Besitzungen mit 40 Kühen sind keine Seltenheit — erforderten bei dem völligen Überwiegen der Milchwirtschaft im Vergleich zu den zahlreichen weiblichen nur wenig männliche Arbeitskräfte. Diese kamen in der Hauptsache der Schiffahrt zugute.

[1] Friedl., Urkb. II, 910, 947.

Digitized by Google

Als Bootsleute fanden die ostfriesischen Bauernsöhne ihren Lebensunterhalt, ohne darum dem Lande entfremdet zu werden, da sie den Winter über wieder in den Dörfern lagen. Auch die Erscheinung, daß die Reederei vielfach auf den Dörfern ihren Sitz hat, ja daß sie gelegentlich von der Stadt auf die Dörfer abwandert, gründet sich hierauf. Doch nicht nur der Kauffahrer fand hier die nötige Bemannung; auch jeder Kaperkapitän fand hier jederzeit ohne Schwierigkeiten Leute, die mit ihm in See gingen, ohne viel zu fragen unter welcher Flagge und auf welche Bestallung hin.

Digitized by Google

I.

Ostfrieslands Handel und Schiffahrt bei Beginn des 16. Jahrhunderts.

1. Die Quellen.

Das vorhandene Quellenmaterial betrifft fast nur die Stadt Emden; so kommt denn die Landschaft der Stadt gegenüber zu kurz.

Auch in der Stadt sind die Quellen einseitig, sie lassen keineswegs den ganzen Handel und Verkehr erkennen. Das Protokollbuch aus der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts gibt manche wichtigen Handelsnachrichten; doch ist ihre Auswahl zufällig[1]. Umfassend läßt sich lediglich der Verkehr, der direkt im Dienste der Stadt stand, mit Hilfe der Stadtrechnungen greifen. Daß so die Ergebnisse einseitig sind, ist natürlich. Die Quellen erlauben nicht ein Verfolgen des Handelsverkehrs von Jahr zu Jahr. Es läßt sich für die erste Epoche nur eine allgemeine Schilderung der Handelsbeziehungen entwerfen. Schlimm ist das gerade nicht, weil die Verhältnisse durchaus stabil sind. Gelegentlich sind Rückschlüsse aus einer Zeit, in der das Material reicher fließt, vorgenommen worden. Mehrfach sind Nachrichten aus früherer Zeit verwertet, sofern sie nämlich Zustände zeigen, wie sie in späteren Zeiten auch vorkommen. Man kann in solchen Fällen getrost annehmen, daß sie auch in dieser Epoche trotz des Schweigens der Quellen bestanden haben.

---

[1] Friedl., Urkb. II, p. V. ER 846.

Digitized by Google

2. Allgemeine Lage Ostfrieslands den Nachbarländern gegenüber.

Die Grundlagen zu einem lebhaften Handelsverkehr waren gegeben. Aber über die eigenen Bedürfnisse hinaus ging der Handel um das Jahr 1500 noch nicht. Recht beträchtlich war die Beteiligung der fremden Schiffer und Kaufleute an dem Verkehr von und nach Ostfriesland. Von einer Teilnahme der Ostfriesen an dem großen Verkehr, der an ihren Küsten entlang ging, von einem Ausnutzen der günstigen Lage des Landes in der Mitte des großen Handelsweges zwischen der Ostsee und den französischen Salzhäfen, ist in dieser Zeit nichts zu spüren. Höchstens benutzte man die Gunst der Lage, um den fremden Kauffahrer zu brandschatzen oder auszuplündern. Die nächsten Nachbarn von Ostfriesland, Hero Omken von Harlingerland und Edo Wiemken von Jeverland, waren hierin groß. Um einen Grund zum Kaperkriege war man nie verlegen, Edo Wiemken vor allem nicht, der im Jahre 1480 an Amsterdam den Fehdebrief sandte, weil die Holländer vor hundert Jahren (1388) seinen gleichnamigen Ahn wegen Seeraubs gefangen genommen und ihn nur gegen ein hohes Lösegeld freigelassen hatten. Die Stadt schrieb damals entrüstet an Lübeck, es lebe kein Mensch mehr, der die Sache miterlebt habe, es sei nur ein Vorwand zum Kaperkriege[1]. Es half ihr nichts; die Fehde begann. Edo Wiemken und die mit ihm verbundenen Häuptlinge sandten ihre Schiffe in See. Daß dann beim Kapern kein Unterschied zwischen feindlichem und neutralem Gut gemacht wurde, gehörte mit zum Geschäft, hatte aber für Edo Wiemken die üble Folge, daß die Zahl seiner Feinde sich stets vermehrte, daß die Hansen, Groningen, Graf Edzard, die Dithmarschen und selbst die sonst so seeraubsfrohen Wurster gegen ihn in die Waffen traten.

Ostfriesland war an diesen Kapereien insofern mitbeteiligt, als Graf Edzard oberlehnsherrliche Ansprüche auf Jeverland und Harlingerland erhob, die aber lediglich den Erfolg hatten, daß die Herren der beiden Länder mit tödlicher Sicherheit jedem

[1] Friedl., Urkb. II, 1030.

Digitized by Google

Gegner, der ihm sonst irgendwo erstand, Hilfe und Zuzug leisteten. Das eigentliche Ostfriesland stand dem Seeräubertreiben schon recht fern. Der Graf selbst hatte das größte Interesse, daß Ruhe und Sicherheit herrschten. Unruhe und Unordnung konnten seiner noch keineswegs gefestigten Stellung schaden. Für den reichen Grundherrn kam auch der Gewinn der Kaperfahrten nicht in Frage, und Handel und Schiffahrt des Landes waren bereits so entwickelt, daß man sich bei einer Handelsstörung selbst ins Fleisch schnitt. Für des Grafen Anhänger unter den Häuptlingen bestanden derartige Bedenken nicht. Das Verlangen nach dem Kaufmannsgut war wohl auch der eigentliche Grund, weshalb es zwischen Fulf von In- und Kniphausen und den Hansen zum Kampfe kam[1].

Daß unter der steten Unruhe, die das Piratenwesen erzeugte, der Handel litt, daß der fremde Kauffahrer, wenn möglich, diese Gegenden mied, ist selbstverständlich. Auch die ostfriesischen Schiffer selbst litten unter dem Kaperwesen. Im Jahre 1493 wurde ein Emder Schiff von Seeräubern genommen. Da sie das Schiff in keinen Hafen bringen konnten, schleppten sie den Schiffer mit fort und ranzionierten ihn. Ein Leichter, den die Reeder zum Entladen des von der Besatzung auf das Watt gesetzten Schiffes sandten, fiel ebenfalls den Piraten in die Hände[2]. Als der Schiffer sich später für seinen Verlust an den Reedern schadlos halten wollte, wurde er abgewiesen, weil er nicht mit den Waffen den Räubern Widerstand geleistet hatte[3]. Auch ein Fall, in dem der Schiffer die Freibeuter mit blutigen Köpfen heimschickte, ist uns überliefert[4].

Für Freibeuter aller Nationen sind die ostfriesischen Küsten und Inseln das ganze Jahrhundert hindurch Schlupfwinkel und Stützpunkte geblieben. Nur für kurze Zeiten schufen energische Maßnahmen hin und wieder Wandel. Kriegsrüstungen gegen

---

[1] Wiarda II, 28. Schäfer, H. R. V, S. 301—303.
[2] Friedl., Urkb. II, 1376.
[3] Friedl., Urkb. II, 1377.
[4] Friedl., Urkb. II, 1471, S. 483.

Digitized by Google

Freibeuter waren alle paar Jahre nötig. Schon die erste Stadtrechnung verzeichnet im Jahre 1505 die Ausrüstung von Evern zur Verfolgung eines Folkerdson von Drewert[1]. 1508 wurde eine Kitze gegen unbekannte Bremer ausgerüstet. In diesem Fall handelt es sich aber wohl nicht um Seeräuberei, sondern um Repressalien[2].

Die großen Märkte lagen außerhalb des Landes. Nicht nur für die Gebiete an der Jade, sondern auch für das Norderland und die Stadt Norden, auch für Greetsiel waren Hamburg und Bremen die eigentlichen Märkte; dorthin hatte man seine „tägliche Fahrt". Kaufte man in Emden ein, so bekam man die Waren nur aus zweiter Hand, da der Emder Markt ebenfalls von Hamburg und Bremen aus versorgt wurde. Neben diesen beiden Orten standen Amsterdam und Groningen. Groningen war der Stapelplatz für die „vette Ware", Butter, Käse und Speck, und hatte auch für Ostfriesland diese Bedeutung, trotzdem das Land nicht unter dem Zwange des Groninger Stapelrechts stand. Noch 70 Jahre lang behauptete die Stadt diesen Vorrang, während auf allen anderen Gebieten Emden mehr und mehr ihre Nebenbuhlerin wurde.

---

[1] EK II, 1. Item gheven vyftehalve arensgulden voir botter und kese, de up de ever quemen, doe men na Folkerden sone to Drewert uttoech; item noch voir 1 rynsgl. broet up de sulve reyse. — Item Johan Kerstyen gheven voir twe tonne beers, de tonne 24 krumstert, de quemen up de evers up de najacht na Folkerden sone. Item 1 rynsgl. voir broet up de sulve reyse.

[2] EK II, 2. Item gheven Johan Kerstyen 5 arensgl. myn 2 kr. voir beer, doe de Bremer schepe upgehaelt worden (zwischen Ostern und Pfingsten). — Item up voirscreven dach (sabato post festum decollacionis Johannis = 1508 Sept. 2) betaelt 11 arensgl. voir 8 kynneken botteren, soltnappen, kesen, broet etc., dat up de kytsze quam, doe de Bremers upghehaelt worden. Auf Datierung legen die Stadtrechnungen kein Gewicht; so kann man wiederholt bestimmte Eintragungen nicht einmal dem Jahre nach festlegen, geschweige denn auf Monat und Tag. Bei den ordentlich geführten Jahren gibt allerdings die Reihenfolge der Eintragungen zugleich die chronologische Aufeinanderfolge.

Digitized by Google

3. Die Privilegien der Stadt Emden.

Von einer überragenden Bedeutung des Emder Marktes für Ostfriesland kann man im Anfang des 16. Jahrhunderts noch nicht reden. Emden war ein kleines Städtchen, das mit seinen größeren Nachbarn sich nicht vergleichen konnte. Aber es besaß einen vorzüglichen Hafen, eine günstige Lage und Privilegien, wie sie manche größere Stadt nicht ihr eigen nannte. Emdens Stellung als Handelsplatz gründet sich auf die Lage an der Ems und auf die Zoll- und Stapelgerechtigkeit der Stadt. Auf den Ursprung der beiden Gerechtigkeiten einzugehen, gehört nicht hierher; sie hatten bereits vor dem Jahre 1500 ihre rechtlichen Grundlagen erhalten. Am 4. November des Jahres 1494 bestätigte der römische König Maximilian in Antwerpen der Stadt Emden das Recht der Niederlage, daß alle Schiffe, die auf der Ems aufwärts oder abwärts bei der Stadt Emden ankommen, dort die Niederlage halten müssen. Allein die großen Schiffe, die wegen Seenot Emden anlaufen, sollen nur ein Hafengeld — gemeint ist der sogenannte Ruderzoll — als Beitrag zu den Wasserbauten der Stadt entrichten, aber nicht die Niederlage halten müssen[1]. Höchstwahrscheinlich hat der Emder Rat, um

---

[1] Friedl., Urkb. II, 1414. Niederlage ist hier kein rechtlich fixierbarer Begriff. In der unklaren Fassung des Privilegs, das alle scheff, so auf dem wasser, die Embs genannt, auf oder nider bey der genannten stat gefurt, daselbs nidergelegt und furter nach alter gewonnhait damit gefaren und gehanndelt, liegt zugleich ein guter Teil seines Wertes. Sie ermöglichte den fortdauernden Ausbau der Gerechtigkeit. — Die Ausdrücke Stapel und Niederlage sind hier nach dem alten Sprachgebrauch der eine für den anderen verwendet. Wenn im 16. Jahrhundert von dem Emder Stapel-, Niederlage- oder Vorbeifahrtsrecht geredet wurde, so verband man damit nicht unterschiedene feststehende Begriffe, sondern eine reale Vorstellung von dem Emder Recht, wie es damals ausgeübt wurde. Stieda, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Artikel: Stapelrecht, macht ebenfalls keinen grundsätzlichen Unterschied zwischen Stapel und Niederlage.

Digitized by Google

diese in äußerst dehnbaren Worten gehaltene Beurkundung der Stapelgerechtigkeit zu erhalten, den Stadtsäckel tüchtig geleert[1].

Schriftliche Zeugnisse für ihr Recht konnte die Stadt, wie aus der Urkunde selbst hervorgeht, nicht vorweisen. Sie konnte sich nur auf den uralten Gebrauch des Rechts der Niederlage, oder wie es in Emden genannt wurde, des Vorbeifahrtsrechts, berufen. Daß dies Recht schon früher ausgeübt wurde, steht fest. Wir haben dafür viele Zeugnisse[2]. Die Hauptinteressenten Groningen und das Bistum Münster haben bereits im Jahre 1483 durch den Bau eines Kanals von Heede über Bourtange nach Wedde und weiter nach Groningen eine direkte Wasserverbindung zwischen Groningen und der Ems mit Umgehung von Ostfriesland herstellen wollen. Die Ausführung scheiterte an den technischen Schwierigkeiten. Über den Umfang der Gerechtigkeit gegen Ende des 15. Jahrhunderts, ob und wie weit ein Umlade- oder gar ein Verkaufszwang bestand[3], ob nur Getreide, vielleicht auch Holz und neugebaute Schiffe dem Stapelzwang unterworfen waren oder auch alle anderen Waren, sind wir nicht genau unterrichtet. Jedenfalls suchte man in Emden das Vorbeifahrtsrecht so weit wie nur möglich zu fassen.

Aber eine Geltendmachung des Rechtes in vollem Umfange, als Verbot jeder Durchfuhr, gegenüber den Nächstbeteiligten, den Münsterischen, war nicht möglich. Die Verträge der Jahre 1495 und 1497, die eine seit mehreren Jahren bestehende Fehde zwischen dem Stift und Ostfriesland beendigten und alle Streitfragen entschieden, brachten eine Regelung des Handelsverkehrs,

---

[1] Maximilian bestätigte in dieser Zeit eine ganze Anzahl oft recht zweifelhafter Gerechtigkeiten. Auch Groningen hatte sich 1494 Mai 24 seinen Stapel verbriefen lassen. Solche Beurkundungen geschahen stets nur gegen Leistungen von seiten des Urkundenempfängers. Für eine solche Leistung spricht eine Stelle der Urkunde, auch die getrewen dienst, dartzu sy sich gegen uns und dem heiligen reiche willig erbieten. Emden blieb auch noch weiterhin in Beziehungen zur kaiserlichen Kanzlei; vgl. Friedl., Urkb. II, 1449, 1450.

[2] Friedl., Urkb. II, 1095 ff., vor allem 1097, 1117, 1159.

[3] Groninger Bijdragen III, 94 f. und 133, der Vertrag zwischen dem Bischof und Groningen, 1483 Sept. 29, auch 122.

Digitized by Google

wie sie nicht nach dem Geschmack der Emder war. Im Vertrage zu Kloster Bredehorn[1] (1495 August 27) verzichteten Bischof und Kapitel des Stiftes Münster gegen 10000 Rheinische Goldgulden endgültig auf alle Ansprüche auf Schloß und Stadt Emden zugunsten der Grafen Edzard und Uko. Für den Handel wurde als Grundsatz festgesetzt, „keine Erhöhung der Zölle und Abgaben". Die nähere Regelung des Verkehrs brachten dann die Verträge des Jahres 1497. Die Bestimmungen des ersten Vertrages[2] lauten: Während der beiden Emder Jahrmärkte (die letzten 8 Tage vor Mittfasten und die auf Michaelis folgenden 8 Tage) sollen die Münsterischen 8 Tage lang ihre Waren in Emden feilbieten. Jede Tageszeit soll ihnen als Verkaufszeit freistehen. Der Preis, zu dem sie die Waren verkaufen, soll in ihrem Belieben stehen. Was sie nicht verkaufen, sollen sie nach Ablauf der Liegefrist in denselben oder in anderen Schiffen oder auch zu Lande, wohin sie wollen, ohne jede Behinderung wieder ausführen dürfen. Außerhalb der beiden Jahrmärkte soll die Pflicht der Ausstellung der Waren unter denselben Bedingungen nur drei Tage währen. Der andere Vertrag[3] setzt den Zoll für die Hauptprodukte fest, den die Münsterischen in Emden zu entrichten haben. Die Grundlage der Geldrechnung des Tarifes soll der Rheinische Gulden, zu 38 Krumstert berechnet, sein, eine wichtige Bestimmung bei der fortdauernden Verschlechterung der kleinen Münze. Sie ermöglichte es den Emdern, wiederholt die Zollsätze entsprechend der Geldverschlechterung umzuändern, ohne daß es darum schon zu einem Zollkrieg mit den Münsterischen gekommen wäre. Endlich wurde bestimmt, daß von jeder Ware in Ostfriesland nur einmal Zoll erhoben werden sollte. In einer dritten Urkunde[4] erklärten Bischof Konrad und die ostfriesischen Grafen, daß die beiden ersten Verträge nur für das Bistum Münster und Ostfriesland Geltung haben sollten. Das hatte seinen guten Grund; der

[1] Friedl., Urkb. II, 1451, 1452, 1453.
[2] Friedl., Urkb. II, 1545; 1497 Juni 15.
[3] Friedl., Urkb. II, 1571; 1497 Oktober 21.
[4] Friedl., Urkb. II, 1573; 1497 Oktober 23.

Digitized by Google

Bischof war auch Administrator des Stifts Osnabrück, und diesem wollten die Emder um keinen Preis dieselben Rechte wie den Münsterischen zugestehen.

Die Osnabrücker wie alle anderen Fremden wurden vielmehr gemäß der Bestätigungsurkunde von Kaiser Maximilian behandelt, das heißt je nachdem die Verhältnisse lagen. Wäre es nach dem Willen der Emder allein gegangen, so hätte man schon jetzt das Vorbeifahrtsrecht in seiner schärfsten Form als Verbot jeder Durchfuhr geltend gemacht. Aber da sprachen die Grafen auch ein Wörtchen mit, und sie hatten gewöhnlich wenig Sinn für die Bestrebungen der Stadt. Versucht hat es Emden trotzdem, die fremde Durchfuhr auszuschließen. So wurde schon vor der Verleihung der Urkunde von Maximilian ein Oldenburger, Johann van Ape, in Emden lediglich aus dem Grunde festgehalten, weil er Käse und Schollen nicht in Emden, sondern in Groningen eingekauft hatte und mit diesen Emden passieren wollte. Damals schritt Graf Edzard selbst ein und legte der Stadt das Handwerk[1].

Auch im Zoll nahmen die Münsterischen eine Sonderstellung ein. Der oben angeführte Vertrag[2] zählt einige vereinzelte Zollsätze auf und bestimmt dann, daß alle anderen Güter „na desser sate“ verzollt werden sollen. Tatsächlich stehen die aufgeführten Zollsätze in einem festen Verhältnis zu dem uns erhaltenen Haupttarife; sie sind nur halb so hoch als die dort verzeichneten Sätze, und die Worte „na desser sate“ bedeuten, daß die Münsterischen nur die Hälfte von dem zu entrichten haben, was andere Fremde schuldig sind. Sie haben auch in der Folgezeit stets den Anspruch auf den halben Zollsatz erhoben. Der Haupttarif[3] zeigt für alle gangbaren Waren

[1] Friedl., Urkb. II, 1398; 1494 Juli 2. . . . begheren gij dessen sulven gunnen und staden, so gij einen andern duslange gedahn hebben, beholden und ungekrencke privilegien unser stadt Embden, und darboven ohn nicht beswaren.

[2] Friedl., Urkb. II, 1571; 1497 Oktober 21.

[3] Der Tarif ist von Friedländer wohl nur deshalb nicht aufgenommen, weil kein Exemplar datiert ist. Erhalten sind ER 481, 1, ein Originalexemplar (Nägeleindrücke an den Ecken beweisen, daß es

Digitized by Google

feste Tarifsätze, für die übrigen bestimmt er einen Zoll von 1 vom 100. Vom Standpunkt der Gegenseitigkeit aus sollen die Hamburger im Ruderzoll, die Groninger, Westfriesen und Holländer im Wagegeld behandelt werden. Die Zollrolle war durchaus einseitig erlassen, aber nach der Auffassung der Zeit erhielt sie durch den Erlaß bindende Kraft. Die Fremden hatten ein Recht an ihr, daß die alten Sätze nicht erhöht wurden, eine Auffassung, die schließlich durch den Regensburger Reichstagsabschied des Jahres 1576 zum Reichsgesetz erhoben wurde. So war auch diese Zollrolle für Emden eine wichtige Urkunde.

Diesem Zolltarife waren alle übrigen Fremden unterworfen. Unter diesen befanden sich aber zwei, die besondere Urkunden zu ihren Gunsten vorbringen konnten. Da waren zunächst die Groninger, die Junker Ulrich im Jahre 1457 seinen eigenen

---

früher angeschlagen war), ferner 2 Abschriften im Stadtbuch, ER Urkundensammlung 237a, 67ff., die im Tarif sich völlig gleichen, von denen die zweite, 71—73, aber einige weitere Artikel enthält, die wahrscheinlich Nachträge, vielleicht erst des Schreibers des Stadtbuches sind, so die Bestimmung, daß jeder sein Wagegeld zu entrichten hat, auch wenn er die Wage nicht benutzt hat, ferner die Bestimmung, daß bei allem Gut, das nicht unter besondere Tarifsätze fällt, von jedem Gulden zwei Witten erhoben werden sollen, eine Bestimmung, die bereits die Existenz des Emder Rechenguldens voraussetzt, der aber erst in den vierziger Jahren des 16. Jahrhunderts Eingang fand. — Die Datierung des Tarifs ergibt sich aus dem dritten Tarif des Stadtbuches. Dieser Tarif bemerkt im Eingang, daß die alten Zollrollen auf dem Geldsatz beruhen, daß 36 Krumsterte einen Goldgulden ausmachen, während jetzt 75 Krumstert auf den Goldgulden gehen, und ändert dementsprechend den alten Tarif. Die neuen Tarifsätze sind aber zahlenmäßig genau doppelt so hoch wie die des oben erwähnten Tarifes (I und II im Stadtbuch). Es kann also unter den alten Zollrollen nur dieser Tarif gemeint sein. 36 Krumstert galt aber der Goldgulden erst nach der Münzordnung des Grafen Edzard I. von 1493. Die Bestimmung, daß die Hamburger im Ruderzoll in Emden genau so behandelt werden sollen, wie die Emder in Hamburg, wird auch erst nach dem Vertrage von 1493 Juni 1 getroffen worden sein. Im Münsterischen Vertrage (1497 Oktober 21) ist aber der Wert des Rheinischen Goldguldens auf 38 Krumstert festgesetzt worden. Danach muß der Tarif in der Zeit von 1493 Juni 1 bis 1497 Oktober 21 entstanden sein.

Digitized by Google

Untertanen völlig gleichgestellt hatte; sie sollten abgabenfrei nicht nur in Ostfriesland, sondern auch emsaufwärts und emsabwärts an Emden vorbei von und nach Westfalen ihrem Handel nachgehen dürfen[1]. Die Urkunden lagen wohlverwahrt auf dem Rathause in Groningen. Für die Emder waren sie recht unangenehm, denn in der Praxis hätten sie das Emder Vorbeifahrtsrecht einfach illusorisch gemacht. Es ist daher nicht zu verwundern, daß die Emder stets ein schlechtes Gedächtnis hatten, wenn sie an die Verträge erinnert wurden. Ob die Groninger jemals in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts im Besitze der freien Fahrt nach Westfalen gewesen sind, ist auch mehr als zweifelhaft. Wenigstens waren sie es nicht in der Zeit der Regentschaft der Gräfin Theda, wie der Plan der direkten Wasserverbindung zwischen Groningen und dem Münsterlande und einige erhaltene Gesuche um Erlaubnis zur Vorbeifahrt beweisen.

Die Hamburger genossen tatsächlich eine bevorrechtete Stellung. Ihre Ansprüche waren auch zu gut fundiert; hatten sie doch Emden und Leerort Jahre hindurch besessen und an der Erhebung der Cirksenas den lebhaftesten Anteil genommen. Im Vertrage von 1493[2] verzichteten sie endgültig auf Stadt und Schloß Emden und auf das Haus Leerort zugunsten des ostfriesichen Grafenhauses gegen 10000 Mark Lübisch, die innerhalb der nächsten zehn Jahre erlegt werden sollten. Zugleich

---

[1] Friedl., Urkb. I, 714, 1457 Februar 15; 720, 721, von 1457 Mai 5. Vgl. Dr. G Acker Stratingh, Het geschil over de regten van tol en stapel te Emden tusschen deze stad en de stad Groningen; Groninger Bijdragen III, 91—94. Hier handelt es sich nicht darum, welcher der beiden Verträge gültig ist, sondern lediglich um die Tatsache, daß die Verträge im Besitz der Groninger sich befanden und von diesen gegen das Emder Vorbeifahrtsrecht benutzt wurden. Daß dabei die Groningen unangenehmen Bestimmungen unter den Tisch fielen, ist selbstverständlich. Die Verträge von 1459 August 9 (Friedl., Urkb. I, 745, 746) sind begreiflicherweise von den Groningern nie gegen Emden benutzt, auf ostfriesischer Seite auch nur ein einziges Mal erwähnt.

[2] Friedl., Urkb. II, 1361, 1493 Mai 26 und Juni 1.

Digitized by Google

bedangen sie sich für ihr Bier und alle anderen Waren, die sie selbst nach Ostfriesland bringen würden, volle Abgabenfreiheit aus und ferner, daß die Akzise, die von den Käufern von Hamburger Bier und von den ostfriesischen Schiffern, die Hamburger Bier geladen hatten, erhoben wurde, nicht mehr als einen Goldgulden von jeder Last zu 12 Tonnen betragen sollte, das alles aber außerhalb der Gerechtigkeiten der Stadt Emden, „so se na older zeede und wonheyd by der van Hamborgh tyden bet herto gehad hebben". Die Hamburger erkannten also das Emder Vorbeifahrtsrecht an. Wenn es vielleicht auch nur die Eltern waren, die ihr eigenes Kind anerkannten, für Emden war das von hoher Wichtigkeit. Der Emder Zolltarif hatte demgemäß auch einen Zoll auf Hamburger Bier, das nach Westfalen ging[1], gelegt, während bei der Einfuhr die Hamburger auch in Emden völlige Zollfreiheit genossen. Eine genaue Bestimmung über die Zollfreiheit der Hamburger in Emden enthielt der Vertrag nicht. Die Emder haben sich das später zunutze gemacht und auch von dem Hamburger Gut Zoll erhoben. Sie behaupteten, mit der Anerkennung der Emder Gerechtigkeiten wäre auch der Emder Zoll anerkannt. Daß der Vertrag außerdem das Strandrecht grundsätzlich dahin regelte, daß das vom Schiffer, Schiffsvolk und Kaufmann selbst geborgene Gut abgabenfrei sein, für das von anderen Leuten geborgene Gut nur ein billiges Bergegeld erlegt werden sollte, daß ferner den Hamburger Fischern der Schollenfang gegen eine geringe Abgabe von jedem Schiff zugestanden wurde, war von geringerer Bedeutung. Erwähnt soll nur hier gleich werden, daß während der Bezahlung der 10000 Mark die Verwickelungen im Groningerland eintraten und dem Grafen Edzard damit der volle Beutel schwand. Die weiteren Zahlungen unterblieben. Erst ein halbes Jahrhundert später wurde die Sache endgültig geregelt.

Das Gästerecht war in Emden wie in den Hansestädten, auf die eine Verfügung des Grafen Edzard von 1508 direkt

---

[1] ER 481, 1: Van eener tunne Hamborger beers up Westfalen enen halven krumstert.

Digitized by Google

Bezug nahm, sehr zu ungunsten der fremden Kaufleute entwickelt. Die einzelnen Bestimmungen sind im Stadtbuch verzeichnet[1]. Handel von Gast mit Gast war verboten. Die

[1] ER Urkundensammlung, 234a. In Betracht kommen die ersten drei Schriftstücke, die allgemeinen Statuten von 1418, Friedl., Urkb. I, 257, das sogenannte Stadtprivileg des Grafen Ulrich von 1464, Friedl., Urkb. I, 831, und die Verordnung des Grafen Edzard I. über lavelbeeren, waarschoppen, kindelbeeren usw. von 1508, die auch einige den Handel betreffende Abschnitte enthält, Stadtbuch S. 33 ff. Letztere ist grundlegend für die Darstellung (publiziert von Pannenborg nach einer Abschrift in Oldenhoves Tablinum Emdense, Emder Jahrbuch II, 1, 115 ff.). Daß die beiden ersten Schriftstücke sich nur in den Abschriften des Stadtbuches erhalten haben, ist nicht verwunderlich. Denn in der Form, wie sie im Stadtbuch stehen, sind sie gewiß nicht alt, vielleicht erst von dem Schreiber des Stadtbuches komponiert. Sie enthalten auch größtenteils nur Gewohnheitsrecht. Die Bestimmung über die Aufnahme neuer Bürger in 831 mag wirklich vom Grafen Ulrich erlassen sein, wenigstens weist die Rechnung mit Postulatsgulden in diese Zeit. Der Satz von dem Ruderzoll ist aber sicher jungen Datums (Friedländer hat roertollen in voertollen verdruckt). Einen Ruderzoll dieser Art kennt der Zolltarif von 1493—97 nicht. Er findet sich erst in den ersten erhaltenen Zollbüchern. Er wird wohl in derselben Zeit wie der dritte Zolltarif entstanden sein. Dieser dritte Tarif (im Stadtbuch S. 75 ff.) enthält über den Ruderzoll lediglich die Bestimmung, daß darin die fremden Schiffer in Emden genau so wie die Emder in deren Häfen behandelt werden sollen: Item alle roertollen van Hamborger schepe unde anderen gheven hier ghelyck unses gnedighen heren undersaten to Hamborch unde ander wegen gheven moten. Das ist eine sinnlose Erweiterung der Bestimmung über den Ruderzoll der Hamburger im Zolltarif von 1493—97. Tatsächlich läßt sich nachweiseu, daß der Ruderzoll bereits am Anfang des 16. Jahrhunderts in demselben Verhältnis zu den Zollsätzen stand, wie in der Zeit der ersten erhaltenen Zollbücher (ER 717, 27. 1504 zahlten die Saterländer 1 Stüber Ruderzoll. Ein Stüber galt damals $1^1/_2$ Krumstert oder 6 Witten. 1572 zahlten sie 12 Witten Ruderzoll. Auch die Sätze des Warenzolls haben sich in der Zeit verdoppelt). Die Ruderzollbestimmung des dritten Zolltarifs des Stadtbuches ist einfach nicht zu halten. Zum erstenmal wird über den neuen Ruderzoll im Jahre 1544 geklagt. Dieser kann also recht gut zusammen mit der Zollverdoppelung eingetreten sein. Letztere aber läßt sich mit Hilfe der Aktennachrichten ziemlich genau auf das Jahr 1542 festlegen. Der Tarif III kann

Digitized by Google

Fremden durften nur an Bürger verkaufen und wieder von diesen nur einkaufen. Ausschnitthandel, überhaupt aller Kramhandel war den Fremden untersagt. Nur während der beiden Jahrmärkte herrschte Handelsfreiheit.

Den Bürgern war es streng untersagt, den Fremden zur Umgehung des Gästerechts die Hand zu bieten, mit Fremden eine Handelsgemeinschaft einzugehen, mit fremdem Gelde Handelsgeschäfte zu betreiben. Im Bürgereide mußte jeder geloben, Zoll und Akzise nicht zu hinterziehen[1]. Das erstere geschah, wenn ein Bürger fremdes Gut für sein Eigentum ausgab. Viel genutzt haben alle diese Verbote nicht. Es fanden sich immer Landeskinder, die sich von den fremden Kaufleuten als Faktoren gebrauchen ließen. Arme Teufel gab es stets in Hülle und Fülle, die mit dem größten Vergnügen bei Kaufgeschäften zwischen Fremden gegen ein Trinkgeld als Mittelsmänner fungierten. Auf dieselbe Weise umging man auch das Stapelrecht. Auch diejenigen Emder Kaufleute, deren Interessen nicht im lokalen Kramhandel auf dem Emder Markt erschöpft waren, boten vielfach Fremden ihre Dienste zur Umgehung der Beschränkungen, die ihnen in Emden auferlegt waren. In späterer Zeit haben wir zahlreiche Beispiele dafür. Aus dieser Zeit ist uns nur der Versuch einer Zollhinterziehung bekannt, an der die bedeutendsten Emder Kaufleute beteiligt waren. Die Emder Kaufleute Arendt Scroder Mellinckhues, Hinrich Kremer, Clawes van Jeveren, Peter Hyliken und Derick van Gemyngen schlossen mit den Osnabrücker Kaufleuten Johann Vyncke und Johan Buter einen

---

also auch erst nach diesem Jahre in das Stadtbuch gelangt sein. Er ist aber von derselben Hand geschrieben wie alle anderen alten Stücke des Stadtbuches. Obendrein ist es sehr wahrscheinlich, daß er nicht nachgetragen ist; denn es folgt unmittelbar auf ihn eine Verfügung über das Brotbacken, die nur dem ersten Viertel des 16. Jahrhunderts angehören kann. Man kann daraus einen Schluß auf das Alter und den Quellenwert des Stadtbuches ziehen. Daß das Stadtbuch trotz seines durchaus dürftigen Inhalts bereits im 16. Jahrhundert das Ansehen eines großen Privilegienbuches bekam, lag lediglich daran, daß man sich den Inhalt nicht genau ansah.

[1] Friedl., Urkb. I, 831.

Digitized by Google

Vertrag über eine Lakenlieferung, die aber nicht in Emden, sondern schon bei „Wyncken Horne“, zwischen Rhede und Halte an der Ems, geschehen sollte. Die Laken wurden ruhig nach Emden gebracht. Da die Lieferung bereits bei Wyncken Horne geschehen sein sollte, waren sie Bürgergut und demgemäß zollfrei, während sie, wenn die Lieferung erst in Emden geschah, Zoll zu entrichten hatten. Der Zollpächter legte aber in diesem Falle Beschwerde bei dem Rate ein und erwirkte einen Befehl, der die Kaufleute zur Zollzahlung anhielt, und ein Mandat, das für die Zukunft Geschäfte dieser Art, durch die der Zoll der Stadt geschädigt wurde, verbot.[1].

Eine letzte Bestimmung des Gästerechts, die den Fremden den Einkauf vor 9 Uhr morgens untersagte, hatte nicht viel zu bedeuten. Sie charakterisiert nur den durchaus lokalen Charakter des Emder Marktes in dieser Zeit.

4. Emdens Stellung zur Landschaft.

Bei dem großen Einfluß, den die Politik stets auf die Gestaltung der Handelsbeziehungen ausübt, mußte es von der allergrößten Wichtigkeit sein, ob und wieweit die Stadt selbständig war. Konnte die Stadt Emden ihre Beziehungen zur Außenwelt selbst regeln, so mußten dabei notgedrungen die Sonderinteressen des Handels oder vielmehr der Kaufmannschaft den Ausschlag geben.

Emden war gräflicher Besitz; die Erwerbsurkunden lassen darüber keinen Zweifel aufkommen. In den Urkunden, in denen die Stadt Hamburg und das Stift Münster ihre Rechte auf Emden an das ostfriesische Grafenhaus abtraten, ist mit keinem Wort ein Recht der Stadt Emden an sich selbst erwähnt. Recht unwahrscheinlich ist es, daß auch die Stadt zu den Abkaufssummen beigetragen haben sollte, beweisen läßt es sich bei dem Fehlen der Stadtrechnungen allerdings nicht; aber die Beiträge können

[1] ER 471, 2; ER 846, 70, 1503 Donnerstag vor Mittfasten (23. März).

Digitized by Google

nur ganz verschwindend gering gewesen sein, zumal die gesamten Einnahmen der Stadt noch nicht die Summe erreichten, die alljährlich nach Hamburg abgeführt wurde. Anleihen hatte die Stadt auch nicht aufgenommen. Die ersten erhaltenen Stadtrechnungen (von 1505 an) kennen keine Ausgaben für Verzinsung aufgenommener Kapitalien. Und sollte die Stadt doch zu den Abkaufsummen beigetragen haben, so hat sie damit doch keine Rechte erworben.

Ein Rat von 4 Bürgermeistern und 8 Ratmannen[1] besorgte die Geschäfte der Stadt. Die niedere Gerichtsbarkeit über die Bürger stand ihm zu[2]. Wie der Rat sich ergänzte, ist nicht festzustellen. In späterer Zeit wurde er von den Grafen ernannt[3]. Sicher ist, daß er alle Amtshandlungen, auch die gerichtlichen, im Namen der Grafen vornahm. In alle Angelegenheiten der Stadt konnten die Grafen oder ihr Vertreter, der gräfliche Drost auf dem Schloß in Emden, eingreifen. Alljährlich hatte der Rat vor dem Grafen oder den gräflichen Beamten Rechenschaft von seiner Verwaltung abzulegen[4]. In Kriegszeiten verfügte der Graf über die Mittel der Stadt. Irgend welche Selbständigkeit dem Grafenhause gegenüber besaß die Stadt nicht. Sogar das Vorbeifahrtsrecht war nicht unbestritten städtische Gerechtigkeit. Trotzdem das Privileg Maximilians mit keinem Wort der Grafen Erwähnung tut, konnte die Polizeiverordnung der Gräfin Anna die Sorge um dieses wichtigste Recht der Stadt dem Rate absprechen und allein dem Drosten übertragen[5]. Zu dauernder Geltung ist diese Maßregel allerdings

[1] Die Zahl geht aus den Eintragungen des Protokollbuchs ER 846 hervor.

[2] Die Mehrzahl der Eintragungen im Protokollbuch betreffen gerichtliche Entscheidungen des Rates oder Vergleiche, die vor ihm geschlossen wurden. Gelegentlich ist aber auch hier der Drost zugegen, z. B. S. 58.

[3] Polizeiverordnung der Gräfin Anna, Beninga, 767.

[4] Friedl., Urkb. II, 1343, 1480, 1527, 1564, 1664. Vgl. Schnedermann, Emder Stadtrechnungen aus den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhundert, Emder Jahrbuch III, 3, 116.

[5] Beninga, 769: Angaende de vorbyfaert samt wat den strom und haven tho Embden ankumt, dat schal de ambtman wegen oer

Digitized by Google

nicht gekommen, aber sie kennzeichnet recht gut das schwache rechtliche Rückgrat der Stadt.

Ein Recht besaß aber doch die Stadt auch den Grafen gegenüber. König Maximilian hatte der Stadt am 10. August des Jahres 1495 ein Wappen verliehen mit dem Rechte, es zu führen „wie andere Städte im Reich“[1]. Die Stadt konnte demnach selbständig urkundliche Atteste ausstellen. Solange zwischen den Grafen und der Stadt alle Dinge in guter Ordnung waren, hatte das Recht wenig zu bedeuten. Als aber die Verhältnisse sich trübten, gab es sogar dem von den Grafen selbst eingesetztem Rat den Rückhalt, von dem aus er den gräflichen Eingriffen Widerstand leistete. Das Siegelrecht war das einzige Recht, in dem die Stadt unabhängig von den Grafen dastand. Mit ihm war auch eine gewisse Möglichkeit zu selbständigem Auftreten nach außenhin gegeben.

Emden war ein Glied Ostfrieslands wie die anderen Ortschaften und gräflichen Herrschaften. Die Emder Bürger sollten in Ostfriesland dieselben Rechte genießen wie die anderen Landeskinder. Aber auch umgekehrt sollten die Emder Gerechtigkeiten für die anderen Bewohner des Landes nur dieselben Wirkungen haben wie für die Emder selbst. Daß auch die Ostfriesen zur Zeit der Gräfin Theda dem Emder Stapelrecht unterworfen waren, ist durch Urkunden belegt[2]; doch auch die Emder Bürger selbst mußten die Niederlage halten[3]. Es steht aber fest, daß dieses Recht der Stadt allen Ostfriesen gegenüber seit dem Beginn der Regierung des Grafen Edzard I. erst durchlöchert wurde und schließlich ganz verloren ging.

Selbstverständlich hat Emden immer wieder versucht, auch die Ostfriesen dem Stapelzwange zu unterwerfen, bis in die siebenziger Jahre des Jahrhunderts jedoch ohne Erfolg. Aber eine

---

gnaden in siner, und nicht in der borgermeister macht staen, und alle tydt mit consent oer gnaden darin handlen, darmede der jungen heren gerechtigkeit durch vormeerung der stadt nicht vorfallen.

[1] Friedl., Urkb. II, 1450.

[2] Friedl., Urkb. II, 1095, 1097; ER 469, Bl. 152, 154, 157,

[3] Friedl., Urkb. II, 1095.

Digitized by Google

Quelle steter Streitigkeiten war hier gegeben, zumal es offenkundig war, daß die Flecken Oldersum, Leer und Weener selbst Handel nach Westfalen trieben und westfälische Produkte über Emden ausführten.

Auch daß die Bewohner der Flecken und des platten Landes wie die Emder selbst vom Emder Zoll befreit waren, war den Emdern ein Dorn im Auge. Namentlich, daß die Bewohner der oberhalb von Emden an der Ems gelegenen Ortschaften Waren über Emden zollfrei bezogen, um sie sofort nach Westfalen weiterzuführen, erschien ihnen immer als Hintergehung ihrer Zollgerechtigkeit. Ankauf westfälischer Waren in diesen Ortschaften faßten sie als unberechtigten Vorkauf auf. Die Bestimmung, daß eine Ware nur einmal im Lande Zoll entrichten soll, wurde von den Emdern dahin verstanden, daß eine Ware, die Emden berührte, auch nur in Emden verzollt werden durfte. Bereits im Jahre 1497 wandten sich die Bürgermeister von Norden um eine grundsätzliche Entscheidung in der Frage, ob von einer in Norden gekauften und dort bereits verzollten Ware noch einmal im Lande der Zoll gefordert werden dürfe, ob sie nicht vielmehr zollfrei auch an Emden vorbeigeführt werden könne, an die gräflichen Kommissare. Die Entscheidung fiel damals nach dem Wunsche der Norder aus[1].

Selbst dem Gästerecht waren die Landbewohner nicht unterworfen. Zwar vom Kramhandel waren auch sie vermöge der Krämergildenrolle[2], die das Hausieren in der Stadt außerhalb der beiden Jahrmärkte verbot und verlangte, daß jeder Krämer vor seinem eigenen Fenster stehen, also in der Stadt ansässig sein solle, ausgeschlossen. Aber der Handel zwischen Landleuten und von Landleuten mit Fremden in der Stadt war nicht verboten. Von irgend welchen Rechten der städtischen Kaufmannschaft dem Lande gegenüber, etwa von einem Verbot oder doch einer Beschränkung des Handels auf den Dörfern zugunsten des Handels in der Stadt, war noch weniger die Rede.

---

[1] Friedl., Urkb. II, 1555.

[2] Friedl., Urkb. II, 1652, 1500 Januar 17.

Digitized by Google

Schon in der Art der Verkehrsverbindung zwischen den Dörfern und der Stadt, in dem System der Dorfschiffahrt, lag es begründet, daß ein ziemlich lebhafter Handel auch auf den Dörfern heimisch war. Wie auch heute noch der Loegschiffer vielfach von den Dorfbewohnern Aufträge annimmt[1], so war es damals allgemein. Und der Dorfschiffer besorgte nicht nur im Auftrage von anderen Verkäufe und Einkäufe, er kaufte selbst die Landesprodukte auf den Dörfern zusammen und brachte sie nach Emden und zog dann wieder mit den in der Stadt eingekauften Waren als Händler auf den Dörfern umher. Namentlich über den Vorkauf auf den Dörfern verstummten nie die Klagen der Städter, zumal auch fremde Kaufleute ihn betrieben. Aber die Stadt war machtlos gegenüber diesen Verhältnissen. Unmittelbar vor den Toren hörte der Wirkungsbereich des Rates auf. Die gänzlich unschuldige Krämerrolle verlieh den städtischen Kaufleuten auch nicht die geringsten Vorrechte auf dem platten Lande. Aber man wollte solche erlangen, man wollte den ganzen Handel in der Stadt konzentrieren. Der Landmann sollte nur an den Bürger verkaufen und von dem Bürger einkaufen, er sollte in der Stadt nur die Rechte genießen, die den Fremden zustanden. Das waren natürlich nur Wünsche, an deren Erfüllung nicht im entferntesten zu denken war, solange Emden ein unbedeutendes Städtchen war. Aber man hegte sie doch.

Unsere Nachrichten darüber sind leider, solange das Emder Aktenmaterial nur spärlich fließt, äußerst bescheiden, aber sie genügen doch, um die Verfolgung des Ziels dieser Wünsche erkennen zu lassen. So mußte schon am 2. Februar 1501 Graf Hugo von Ostfriesland ein äußerst scharfes Schreiben an den Emder Rat erlassen, weil dieser den Flachshandel Auricher Bürger nach Groningen durch Beschlagnahme der Ware zu unterbinden versucht hatte[2]. Sobald die Quellen aber reicher fließen, finden wir Emden auf der ganzen Linie im Streit mit

[1] Dr. Lübbert Eiken Lübbers, Ostfrieslands Schiffahrt und Seefischerei. Tübingen 1903. Ergänzungsheft zur Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Kapitel: Loegschiffahrt.

[2] ER 717, Bl. 26.

Digitized by Google

den anderen Ständen des Landes. Wenn man in Emden keine Grundlagen für seine Wünsche und Forderungen beibringen konnte, so argumentierte man stets: In anderen „westerischen" Städten ist es auch so. Und darin lag viel richtiges. Das Beispiel Groningens mit seinen unerhörten Handelsgerechtigkeiten war für die Emder Kaufmannschaft ein nur zu verlockendes Vorbild[1]. Freilich waren vorerst nur Ansätze vorhanden, die keine ernstlichen Folgen hatten, solange die gräfliche Gewalt über den Parteien stand und als ausgleichendes Element in allen inneren Fragen den Vorteil des gesamten Landes gegenüber den einseitigen Handelsinteressen der Stadt vertrat.

Ostfriesland trug noch durchaus alle Merkmale seiner politischen Einigung: Ein mächtig gewordener Adeliger war vom Kaiser in den Grafenstand erhoben. Die anderen Herren im Lande, geistliche wie weltliche, ließen ihm zwar notgedrungen die Anerkennung, aber auch nichts weiter zuteil werden. Die gräfliche Macht beruhte, abgesehen von etwaigen hervorragenden persönlichen Qualitäten des Trägers der Grafenwürde, die diesem die Unterstützung des ganzen Landes gewannen, auf dem gräflichen Besitz, den Ämtern. Die Herrlichkeiten im Lande waren autonom, sie waren zu nichts verpflichtet, genossen aber alle Rechte. Die Herren und Prälaten selbst waren sogar von der gräflichen Akzise befreit.

Waren schon die Händler und Schiffer auf den Dörfern den Kaufleuten in der Stadt lästig, weil sie im Innenhandel mit ihnen konkurrierten, so besuchten sie doch am Ende den Markt der Stadt. Aber die Herren und Prälaten konkurrierten mit den Kaufleuten der Stadt auf deren eigenstem Gebiete, der Einfuhr von außerhalb. Sie sandten selbst ihre Beauftragten zum Einkauf auf die großen Weltmärkte, trieben überhaupt Handelsgeschäfte ohne Mitwirkung der Kaufleute von Emden.

[1] Die Polizeiverordnung der Gräfin Anna bestimmte, daß die Emder Krämer und Gewandschneider sich nach ihren Kollegen in Groningen, Deventer, Kampen und Zwolle richten sollten. Allerdings waren dabei nur die inneren Angelegenheiten ihres Amtes gemeint.

Digitized by Google

Unsere Nachrichten sind leider auch hier sehr spärlich. Daß wenigstens mit landwirtschaftlichen Produkten ziemlich alle Klöster Handel trieben, ist wohl anzunehmen, wenn man bedenkt, wie ähnlich die Lage der ostfriesischen Klöster zu denen der Groninger Umlande war. Von letzteren sind wir besser unterrichtet. Von Termünten[1], Aduard[2] und Wittewierum[3] wissen wir, daß sie am Getreidehandel mit Westfalen beteiligt waren, während auf ostfriesischer Seite nur von Sielmöncken[4] das gleiche überliefert ist. Der Diener des Konvents von Thedingen passierte in der kurzen Zeit vom Oktober 1496 bis zum August 1497 dreimal Emden mit Waren, die er für den Haushalt des Klosters außerhalb Ostfrieslands, vielleicht in Hamburg, eingekauft hatte; es waren eine Kiepe (ca. 260 Pfd.) und 4100 Pfd. Isländer oder Berger Stockfisch, 1 t (Tonne) Rotscher, 2 t Hering, 1 l (Last) Salz, 1 spd. (Schiffspfund = 300 Pfd.) Eisen, 1 t Bier und $^1/_2$ t Roggen[5]. Das sind zufällig erhaltene Nachrichten. Lag der Handel bei den anderen Klöstern des Landes auch nur annähernd ähnlich, so mußte das von recht bedeutendem Gewicht sein, da Ostfriesland mit ziemlich vierzig Klöstern gesegnet war. Die ersten erhaltenen Akziserechnungen aus den Jahren 1551, 1553 und 1554[6], einer Zeit, in der die Klöster in Ostfriesland bereits in den letzten Zügen lagen, verzeichnen auch abgaben-

[1] Friedl., Urkb. II, 1124.

[2] Friedl., Urkb. II, 1096, 1109.

[3] Friedl., Urkb. II, 1098.

[4] Friedl., Urkb. II, 1097. Alle Nachrichten stammen aus den Jahren 1482 und 1483.

[5] ER 469, Bl. 152, 154, 157; 1496 Oktober 4 und Dezember 5, 1497 August 7. Die Priorin (frouke van Jemmyngen) und die Konventualen zu Thedingen ersuchen die Emder Zollherren um freie Vorbeifahrt für ihren Diener Tydo Wythbacker, der für das Kloster Einkäufe gemacht hat. Die drei Urkunden sind, da die Hunderter der Jahreszahl fehlen, unter Schriftstücke vom Ende des 16. Jahrhunderts geraten. Reimers, Die Säkularisation der Klöster in Ostfriesland, Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands VI, 54, hat die Urkunden ebenfalls fälschlich dem Ende des 16. Jahrhunderts zugewiesen.

[6] EK XXXV, 31, 32, 33.

Digitized by Google

freie Einfuhr von spanischem Wein der Konvente zu Sielmöncken und Thedingen für den eigenen Bedarf.

Die Weineinfuhr des Adels war weit beträchtlicher. Der Drost Johan Braemsche führte 1551 $2^1/_2$ Ohm Rheinwein ein, 1553 4 Ohm, 1554 6 Ohm, Hayo Manninga auf Pewsum 1553 3 Ohm, 1554 5 Ohm und 3 Faß, Hero von Oldersum 1553 7 Ohm, 1554 12 Ohm, die Frau von Hinte 1554 5 Ohm, die Frau von Gödens gar 20 Ohm Rheinwein. Bei allen diesen Posten kann man annehmen, daß sie für den eigenen Bedarf oder doch für den Ausschank, den fast alle adeligen Herren unterhielten, bestimmt waren. Wenn aber der Junker Tydo von Knipens im Jahre 1553 an einer Gesamteinfuhr von $583^3/_4$ Ohm mit 272 Ohm beteiligt war, dann geht das nicht mehr an. Das war auch dem Akzisemeister zu stark; er wollte die Weine des Junkers nicht abgabenfrei passieren lassen und legte Beschwerde bei der Gräfin Anna ein[1].

Das geschah allerdings um die Mitte des Jahrhunderts; aber nicht unwahrscheinlich ist es doch, daß auch am Anfang des Jahrhunderts adelige Herren Handelsgeschäfte in größerem Umfang trieben. Die Beteiligung eines ostfriesischen Häuptlings, des Propstes Hicko von Dornum, ist uns auch überliefert[2].

5. Das Gewerbe.

Größere Bedeutung hatten die Klöster und Adelsgüter auch im gewerblichen Leben. Leider sind hier unsere Nachrichten sehr einseitig. Daß die größeren Klöster ihre eigenen Handwerker besaßen, ist wohl anzunehmen, zumal im benachbarten Groningerlande die Handwerkerfrage eine der vielen Wirtschaftsfragen bildete, die den Streit zwischen der Stadt und den Um-

[1] EK. XXXV, 32; die Entscheidung der Gräfin Anna ist uns nicht überliefert. Der Transport geschah auf zwei Schiffen von Seeck und einem von Emden, die Schiffer können nicht zugleich Einkäufer gewesen sein, denn sie konnten nicht die Zahl der Ohme, sondern nur der Fuder und Zuglasten angeben.

[2] Friedl., Urkb. II, 1095, 1482 Oktober 9.

Digitized by Google

landen nicht zur Ruhe kommen ließen[1]. Für einen solchen Streit war in Ostfriesland kein Boden vorhanden, schon weil die Kräfte der Stadt Emden viel zu gering waren.

Ein Gewerbe, das in diesen Gegenden seit alters heimisch war, war seiner Natur nach von vornherein an das offene Land gebunden, die Ziegelbrennerni. Von ihm allein sind wir durch die Stadtrechnungen etwas besser unterrichtet. Besonders an der Ems, in Ditzum und Kritzum, ferner in Borssum und Oldersum, auch unmittelbar vor der Stadt[2], in Wolthusen und in vielen Ortschaften der Krummen Hörn blühte das Gewerbe, alles Orte, in denen auch heute noch die Ziegelbrennerei heimisch ist.

Auch hier spielten die Klöster eine Rolle. Das Ziegelwerk von Sielmöncken wird bereits im Jahre 1491 erwähnt[3]. Die Stadt Emden bezog von ihm in den Jahren 1508 und 1517 größere Posten Steine. Auch von Thedingen bezog die Stadt mehrmals Steine, im Jahre 1506 auch Dachpfannen. Adelige Herren haben ebenfalls Ziegelbrennereien betrieben, der Drost Udo von der Koldeborg (bei Kritzum an der Ems) lieferte recht häufig Steine für die städtischen Bauten, gelegentlich auch der Junker von Oldersum. Bei dem gräflichen Hause Uplengen an der oldenburgischen Grenze gab es eine Ziegelei. Im Jahre 1509 besichtigte eine Ratskommission die dortigen Ziegel.

Dazu kamen dann Ziegelstreicher (tycheler, tychelmester), die den Betrieb auf eigene Rechnung führten. Einer von diesen, Andreas tycheler, lieferte der Stadt ziemlich alljährlich einen Ofen Backsteine von 30000 guten und mehreren Tausend schlechten Steinen (blecksteens, wohl Hartbrandsteine, die dem Feuer unmittelbar ausgesetzt waren). Die 30000 Backsteine nahmen bei

---

[1] Feith, Groningen, Reg. I, 1520, 12; Vertrag zwischen den Klöstern und Gilden, daß jedes Kloster nur für seinen eigenen Bedarf einkaufen und nur einen Schuhmacher mit einem Knecht halten soll.

[2] ER 332, 6; 1534 Juni 24; Graf Enno an Emden erwähnt einen Ziegelofen unmittelbar vor der Stadtmauer.

[3] Friedl., Urkb. II, 1284: Dreedusent steens van ons tychelwerck byt cloester.

Digitized by Google

einer Größe von 24×12×7 cm, die bei Bauten aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts mehrfach nachgemessen werden kann, einen Raum von etwa 60 Kubikmetern ein. Dazu kamen dann noch die verdorbenen, schlecht gebrannten und die Hartbrandsteine. Feste Öfen scheint es nicht gegeben zu haben. Ein Meister baute auch im Jahre nicht mehr als einen Ofen von 30000 Steinen. Die Stadt bezahlte die 30000 Backsteine an Ort und Stelle mit 60 bis 80 Rheinischen Gulden (1610,4 bis 2147,2 Gramm feines Silber). Die Hartbrandsteine waren beträchtlich billiger, 4000 wurden mit 7 Arensgulden (70,42 Gramm feines Silber) bezahlt. Die Fabrikation von Dachziegeln (pannen) und die Töpferei waren ebenfalls stark verbreitet. In Emden führt heute noch eine Straße der alten Stadt den Namen Pottebackerstraße.

Backsteine und Dachpfannen waren für die Schiffahrt Ostfrieslands von der allergrößten Bedeutung. Sie bildeten den Massenexport Ostfrieslands. Mit Butter, Käse, Speck und Leinwand konnte man keine Schiffe füllen, die mit Getreide, Holz, Bier und Salz nach Haus kommen sollten. Ohne Ballast konnte kein Schiff sich dem offenen Meere anvertrauen. Der gewöhnliche Ballast war in Emden schwer zu bekommen. Um Schlick einzunehmen, mußte man weit hinaus aufs Watt fahren. Wehe dem, der es wagte, in der Nähe der Deiche dieses stets vom Meere bedrohten Landes zu graben. Um Sand zu holen, mußte man bis über Leer hinaus die Ems aufwärts fahren. Das besorgten natürlich nicht die Seeschiffe selbst, sondern kleine offene Schiffe, aus denen dann der Ballast in die Seeschiffe umgeladen werden mußte. Und billig war der Ballast auch nicht. Die Stadt Emden bezahlte im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts für ein kleines Emsschiff voll Sand in den Emder Hafen geliefert gewöhnlich 20—30 Krumstert, die Kosten für das Ausladen nicht mit einbegriffen. Vor allem aber gab im fremden Hafen kein Mensch etwas für eine Ladung Schlick, gewöhnlich auch nicht für eine Ladung Sand. Weit draußen vor der Mole oft unter Gefahren für das Schiff mußte der Ballast über Bord

Digitized by Google

geschossen werden[1]. Für Backsteine und Dachpfannen fand man im fremden Hafen fast immer Abnehmer und schlug dabei noch einen Frachtgewinn heraus. Obendrein luden sich die Ziegel viel bequemer ein als anderer Ballast, vor allem in Emden. Kleinere Schiffe fuhren bis an die Ziegelöfen heran, die alle unmittelbar an Wasserstraßen lagen, da sie ihrerseits auf die Torfzufuhr angewiesen waren. Nun liegen zwar über die Backsteinausfuhr aus Ostfriesland aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts keine Nachrichten vor; das schließt aber bei dem Mangel an Quellen nicht aus, was die große Verbreitung des Ziegeleibetriebes in Ostfriesland fast selbstverständlich macht.

Auch von Betrieb und Umfang der Leinenweberei kann man keine ganz klare Vorstellung gewinnen. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts saßen überall auf dem Lande, besonders in der Gegend von Leer und in den Dörfern um Emden herum, in Borssum, Wolthusen, Uphusen, auch in Emden selbst, Leinenweber. Ganz gelegentlich erfahren wir, daß dem Flachshandel große Bedeutung zugemessen wurde. Bereits zu Graf Edzards I. Zeiten war der Ankauf von Flachs außerhalb der Märkte verboten. Die Polizeiverordnung der Gräfin Anna erneuerte das Verbot[2]. Man bezweckte mit diesem Verbot augenscheinlich, die Verteuerung des Flachses durch Aufkäufer zugunsten der Konsumenten zu verhindern. Leute mit der Bezeichnung „Flachskäufer“ waren in Emden ziemlich zahlreich[3]. Aus einem Schreiben des Grafen Hugo vom Jahre 1501 erfahren

---

[1] Verfügungen über das Auswerfen von Ballast enthält fast jede Hafenordnung. In Emden war das Auswerfen im Hafen und auf der Ems verboten. Riga verbot 1515 das Auswerfen von Ballast auf der Reede und im Hafen (Kampen, Reg. II, 1352). — Auf der Elbe durfte kein Ballast ausgeworfen werden (Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth, S. 315), ebensowenig im Vlie (ER 442, 13; Mandat der Stadt Enkhuizen 1595 April 1). Vgl. auch H. U. B. X, 620; Verbot Stralsunds. Die Belege ließen sich leicht vermehren.

[2] Beninga, 764.

[3] Haye flaskoper, Friedl., Urkb. II, 1256, 1478; Hayo, das. 1484; Hinrick, das. 1366 und 1668; Tyade, das. 1625; Wibbe, das. 1138.

Digitized by Google

wir, daß damals von Emden und Aurich nach Groningen Flachs ausgeführt wurde[1]. Aber damit ist unsere Kenntnis erschöpft.

Alle übrigen Gewerbe arbeiteten nur für den lokalen Bedarf, so die Goldschmiede, Schmiede, Schuhmacher, Schneider, Tuchscherer[2], Bäcker, Müller[3]. Für den Handel kamen sie nicht in Betracht.

Recht unbedeutend muß die Fischerei gewesen sein. Selbstverständlich deckte sie einen großen Teil des Landesbedarfes, aber sie wurde nur auf den Binnengewässern und in unmittelbarer Nähe der Küste betrieben. Die See lieferte fast nur Schollen und Schellfische[4]. Schollen wurden auch weiter in das Hinterland verhandelt[5]. Alle anderen Fische mußten von anderen Orten her eingeführt werden. So bezog, wie schon oben erwähnt wurde[6], Kloster Thedingen von außerhalb, vermutlich von Hamburg, Isländer und Berger Stockfisch in größeren Mengen, ferner Rotscher und Heringe. Für die Ausdehnung der ostfriesischen Seefischerei ist es kein gutes Zeichen, daß die Hamburger Fischer

---

[1] ER 717, 26; oben S. 23. Graf Hugo hält den Emdern vor, daß sie selbst erst gerade mit seiner Einwilligung Flachs nach Groningen geführt hätten.

[2] Die Polizeiverordnung der Gräfin Anna zählt als ambtsgesellen auf schmede, schoemackers, wantschers, schnieders, linnewewers, pannebackers, ticheler, mollers, backer, Beninga, 766. Das älteste Bürgerbuch (Protokoll über die Aufnahme neuer Bürger) weist für die Jahre 1512—1522 folgende Gewerbe in der Stadt Emden nach: tijcheler, pannebacker, pottebacker, glasemacker, smede, goltsmede, copperslager, ketelboter, speldemaker, ijserkremer (ijserman), scroder, harthower, luchtemacker,korffmacker,holtsagher,tijmmerman,kijstemacker,trijppenmacker, kuper, schutemacker, beldensnijder, maler, towslagher, wever, burduerstijcker, hoetfijlter, wantscherer, sneder, schomacker, backer, slachter.

[3] Die Mühlen waren fast überall im Besitz der Herrschaften, d. h. der Grafen, Klöster oder Häuptlinge. Die drei Kornmühlen und die Ölmühle in Emden waren in städtischem Besitz. Sie wurden alljährlich oder auch auf längere Zeiten verpachtet.

[4] Vgl. über die Fischerei Beninga, 805.

[5] Friedl., Urkb. II, 1398.

[6] Oben S. 25.

Digitized by Google

sich im Vertrage von 1493 die Berechtigung zum Schollenfang in ostfriesischen Gewässern gegen eine geringe Abgabe verbriefen ließen. Daß sie von ihr Gebrauch machten, und wohl in nicht geringem Maße, zeigt eine Zuschrift aus der Zeit des Schmalkaldischen Krieges, in der die Stadt Hamburg die Gräfin Anna wegen der Kriegszeiten um Geleit für die Hamburger Schollenfischer ersuchte, die nach alter Gewohnheit auf ostfriesischem Gebiet fischen wollten[1].

Stärker betrieben wurde die Gewinnung von Muschelkalk; ob damals schon Muschelkalk nach Schleswig-Holstein ausgeführt wurde, steht dahin[2].

6. Der Viehhandel.

Damit wäre die gewerbliche Umschau erschöpft. Von viel größerer Bedeutung für den Handel war die Viehzucht, die Butter- und Käsebereitung, die Haupterwerbsquelle des ganzen Landes. Groningen war der Hauptmarkt, der Stapelplatz im wahren Sinne des Wortes für Butter, Käse und Speck. Neben ihm bestanden natürlich auch die Märkte von Ostfriesland, aber sie waren nur von verhältnismäßig geringer Bedeutung[3].

---

[1] Aurich, Staatsarchiv, Große Urkundensammlung, 411; Hamburg an Gräfin Anna; 1547 März 19.

[2] Unten S. 00.

[3] Über den Handel mit Butter und Käse sind für die ersten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts so gut wie gar keine gleichzeitigen Nachrichten erhalten. ER 846, 63; 1502 Mittwoch nach Martini (16. November); Gheerdt Wyllevoghel van Munster klagt gegen schipper Gaycke um $^1/_2$ t Butter. Stadtrechnung EK II, 4, 1529: Item gheven 9 scaep, de de wagemester angerekendt hefft van tollen unde waechgelt, den Tekenborchscen hern scenckt. — Noch 15 $^1/_2$ scaep, oick de wagemester angerekent van tollen unde waechghelt, den bisscup van Oesnabrugge ghescenckt. Da hier ausdrücklich Wagegeld verzeichnet ist, so handelt es sich sicherlich um Butter und Käse, die wagbares Gut sind. — Später fließen die Quellen auch nur sehr spärlich, bis die ersten erhaltenen Zollbücher die gewaltige Ausdehnung dieses Handels zeigen, daß Kaufleute aus allen Gegenden Westfalens, Niedersachsens und der Rheinlande sich in den friesischen Marsch-

Digitized by Google

In Aurich befand sich der eigentliche Viehmarkt[1]. Die anderen Märkte des Landes verschwanden neben ihm. Vielleicht war er der wichtigste Viehmarkt an der ganzen Nordseeküste. Die Lage an der Geeststraße, die in nordöstlicher Richtung durch die Hochmoore Ostfrieslands führte, hat sicherlich viel zur Bedeutung des Auricher Marktes beigetragen. Auch daß die alte große Dingstätte der Friesen, der Upstallsbom, in unmittelbarer Nähe von Aurich gelegen war, kann möglicherweise mit einer alten Bedeutung des Auricher Marktes zusammenhängen.

Aus der ganzen Landschaft wurde der Auricher Markt besucht, der Austrieb aus dem Jever- und Harlingerlande mußte ihn passieren[2]. Sehr wahrscheinlich ist auch, daß aus dem Butjadingerlande und dem Lande Wursten das Vieh dorthin getrieben wurde, wie es aus späterer Zeit bezeugt ist[3]. Hierher kamen dann die fremden Händler zum Einkauf. Groningen hatte für die Seinen schon im Jahre 1427 von Ocko ten Broeke Zollfreiheit der in Aurich gekauften Kühe und Ochsen zugesagt bekommen[4]. Das Recht ging zwar bald wieder verloren; aber die Groninger blieben nach wie vor ständige Besucher des Auricher Viehmarktes. Es zeugt von dem Werte, den man auf Groninger

---

gebieten mit Butter und Käse versorgten. Über die Bedeutung des Handels mit Butter und Käse für die Friesen liegen Nachrichten schon aus früherer Zeit vor. Vgl. oben S. 2. Die zahlreichen Notizen über die Preislage von Butter und Käse bei Beninga belegen sie auch für diese Zeit. — Butter und Käse gehören in Ostfriesland selbst zu den notwendigen Lebensmitteln. Bei der Ausrüstung von Kriegsschiffen notieren die Stadtrechnungen stets größere Posten für Butter und Käse.

[1] Bruchstücke zur Geschichte und Topographie der Stadt Aurich bis zum Jahre 1813; aus den hinterlassenen Papieren des Hofrats Wiarda, S. 83.

[2] Beninga, 763—764.

[3] ER 333, 138—144, bes. 141; Nachricht von 1572. Das Vieh wurde zu Schiff nach den Sielen des Jeverlandes gebracht.

[4] Groninger Bijdragen III, 251; Mr. H. O. Feith, De veehandel en de ossen von Groningen. Vgl. Feith, Groningen, Reg. I, 1427, 3. Friedl., Urkb. I, 347; 1427 April 25.

Digitized by Google

Seite dem Viehhandel in Ostfriesland beimaß, daß man die Erhöhung des gräflichen Viehzolls nach dem Scheitern aller Verhandlungen mit einem Kontrazoll auf ostfriesischem Vieh beantwortete[1]. Den ersten Platz auf dem Auricher Viehmarkt nahmen aber die Münsterischen und Osnabrückischen Kaufleute ein, namentlich die der beiden Hauptstädte, die auf den Märkten, nach denen die friesischen Ochsen geführt wurden, in Antwerpen, Mecheln, Diest, vor allem aber in Köln den ersten Platz behaupteten[2]. Auch die kleineren Städte des Stiftes Münster waren an dem Viehhandel beteiligt. Im Jahre 1548 führten die Städte Vechta, Haselünne, Meppen, Kloppenburg und Oyte gemeinsam bei ihrem Bischof Beschwerde über die Erhöhung des Auricher Viehzolls[3]. Viehhändler von Kampen besuchten alljährlich den

---

[1] Groninger Bijdragen III, 81ff. Het Geschil over de regten van tol en stapel te Emden tusschen deze stad en de stad Groningen, door Dr. G. Acker Stratingh S. 116: Beschwerdeschrift (1544 Juni 9), Klage über die Erhöhung des Viehzolls. S. 104: Kaiser Karl V. ermächtigt Groningen zur Erhebung eines Kontrazolls von den übereemsischen Ochsen und Biesten (1552).

[2] Münsterischer Viehhandel in Köln: Höhlbaum, Kölner Inventar I, 1338, 1557 März 5. Vgl. daselbst I, S. 613; Georg von Laffarten an Dr. Suderman über die Maßregeln, die gegen die Erhebung des 10. Pfennigs ergriffen werden sollen; Antwerpen, 1571 Oktober 27. Munster, Osenbrugge cum suis, die grosse hantel treiben mit ossen, pferden etc., muchten ihr stapel, so sie itz to Diest, Mechelen, Antwarpen holden, zo Lutich ader Embden, sunst ahn ander orter stellen und also entgan die schatzing. Stüve, der Handel von Osnabrück, Mitt. des hist. Ver. zu Osnabrück VI, 80ff., bringt über den Einkauf von Vieh seitens der Osnabrücker Viehhändler sehr wenige Nachrichten, die sich nur auf den Kauf im Stifte selbst beziehen. Doch kann hier wie bei Münster über die Hauptbezugsquellen kein Zweifel herrschen. Das 16. Jahrhundert erfand auch die Deutung Osnabruck = Ochsen-Brücke, weiln daselbst auß Frießland kommende ochsen ubergetrieben worden. (Merian, Topographia Westphaliae, 52.) Der Verfasser hat über den Viehhandel der Kaufleute aus den Städten Münster und Osnabrück auf dem Auricher Markte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts keine Nachrichten finden können.

[3] ER 471, 12.

Digitized by Google

den Auricher Markt[1], ebenso die der Nachbarstädte Zwolle und Deventer[2], auch solche von Arnheim[3].

---

[1] Kampen, Reg. II, 1093 (1501). Bij het naderen van den tijd, dat Camper burgers over de Eems in Eemderland plegen te reizen, om naar oude gewoonte ossen te koopen, ersucht Kampen die Stadt Groningen um freies Geleit durch das Groninger Gebiet, da die bentheimisch-münsterische Passage gesperrt ist. — Feith, Groningen, Reg. I, 1502, 13. Das Regest kehrt den Sinn gerade um. Es handelt sich nicht um die Reise mit Ochsen und Pferden nach dem Auricher Markt, sondern umgekehrt um den Abtrieb von Aurich. Mr. H. O. Feith, De veehandel en de ossen van Groningen, Groninger Bijdragen III, 251, folgt dem Groninger Regest. Feith, Groningen Reg. I, 1505, 11 und 12: Kampen und Deventer führen Klage bei Groningen über die Beschlagnahme von Ochsen seitens des Groninger Gilderechts (Behörde, die über die Groninger Stapelgerechtigkeiten zu wachen hatte). Kampen, Reg. II, 1270 und 1271; 1511 März 3, Graf Edzard, und März 5, Groningen erteilen den Kaufleuten von Kampen freies Geleit.

[2] Kampen, Reg. II, 1444; 1518 Sept. 4; Graf Edzard erteilt den Bürgern der Städte Deventer, Kampen und Zwolle freies Geleit. Es ist zwar in den meisten Geleitsbriefen der Viehhandel nicht genannt, aber daß dieser in der Hauptsache allein in Betracht kam, steht außer Zweifel. (Vgl. Anm. 3). Groningen passierten die Viehherden nur in Ausnahmefällen. Der eigentliche Weg führte über Nordhorn im Bentheimischen und durch die Münsterischen Gebiete. Deventer, Inv. 345, S. 89, 90; 1552 Juni 8: Deventer an den Grafen von Bentheim, klagende over een zwaren tol van onze burgeren, met ossen door Noorthorn drijvende, aldaar afgevorderd. Über den Viehmarkt in den Ijsselstädten selbst vgl. Deventer, Inv. 336, S. 86; 1522 Mai 15: Karl V. verlegt den Ochsenmarkt (dauert von Palmsonntag bis Pfingsten) von Zwolle zurück nach Deventer. Über den Besuch der Brabantischen Märkte vgl. Deventer, Inv. 305, S. 73; 1477: Diest an Deventer, kennis gevende van't houden der vrije jaermarkt van beesten; und 1503 Juni 9: Diest sagt den Kaufleuten der Städte Deventer, Kampen und Zwolle Zollfreiheit zu; ferner 468, S. 118; 1592 Juli 22: Diest an Deventer, bittet um Besuch des Marktes von Diest wie in alten Zeiten. Über Viehhändler der Ijsselstädte in Groningen (Durchtrieb?) vgl. Deventer, Inv. 217, S. 54; 1553 Okt. 18: Klage der drei Städte über den Pferdezoll in Groningen; 216, S. 53; 1559 Sept. 9: Philipp II. verbietet Groningen, von niederländischen Pferdehändlern Zoll zu erheben; ferner 217, S. 53; 1560: Die Ochsen-

Digitized by Google

Die Beteiligung der Ostfriesen am Viehhandel war äußerst gering; sie reichte über den Zutrieb zu den Märkten nicht hinaus. Auf dem Markt ging das Vieh in die Hände der fremden Viehhändler über, die es dann außer Landes brachten. Von dem alten Ochsenhandel der Friesen[1] war kaum noch etwas zu spüren. Wenn nicht veranlaßt, so doch aufrechterhalten wurde dieser Zustand durch die Marktpolitik der Herren von Aurich. Von dem dort verkauften Vieh wurde ein Zoll erhoben, der zwar nicht hoch war — in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts von jedem Pferde, Bullen und Ochsen und jeder Kuh 1 Krumstert — aber doch bei der Masse des Viehs eine recht erhebliche Einnahmequelle bildete. Diesem Zoll waren Einheimische und Fremde in gleicher Weise unterworfen. Schon dadurch mußten die Einheimischen den Fremden gegenüber benachteiligt sein, denn diese genossen in ihren eigenen Städten fast ohne Ausnahme Vorrechte vor den Fremden.

Um die Marktgefälle möglichst ergiebig zu gestalten, wurde im Lande selbst der Marktzwang eingeführt, jeder Kauf und Verkauf von Vieh außerhalb der Märkte wurde verboten. Den halbsouveränen Häuptlingen und Prälaten konnten die Grafen allerdings solche Anordnungen nicht aufoktroyieren, aber sie bestimmten, daß bei diesen den Einheimischen der Vorkauf freistehen sollte. Diese sollten dann aber verpflichtet sein, das Vieh vor dem Austrieb außer Landes auf die Märkte zu bringen. Die große Zahl der Märkte — in Aurich zählte man in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts sieben Viehmärkte — nahm dem Marktzwang alles Drückende. Aber die Folge war doch, das Vieh ging auf den inländischen Märkten in fremde Hände über; an

und Pferdehändler von Deventer ersuchen den Rat ihrer Stadt um Wahrung ihrer Rechte in Groningen.

[3] Feith, Groningen, Reg. I, 1525, 4; Groningen verleiht den Kaufleuten von Arnheim freies Geleit für die Reise nach Aurich. Den Pferdemarkt in Arnheim erwähnt Arnhem, Inv. S. 102, 1450—1452. — Vgl. auch S. 170, 1497 Sept. 29; Köln an Arnheim, ersucht, om, als van ouds, al hun ossen te Keulen ter markt te brengen en niet de besten onderweg te verkoepen.

[1] Wiarda I, 230 f.

Digitized by Google

dem eigentlichen Viehhandel waren die Ostfriesen nicht beteiligt. Zu Graf Edzards I. Zeiten bestand der Marktzwang bereits; die Polizeiverordnung der Gräfin Anna hat nochmals alle Bestimmungen neu eingeschärft[1].

Die Erhöhung des Viehzolls von einem Krumstert auf fünf Krumstert, die in den vierziger Jahren des 16. Jahrhunderts eintrat[2], galt nur für die fremden Viehhändler. Für die Eingesessenen wurde der Zoll nur auf $2^1/_2$ Krumstert erhöht. Seitdem mag sich auch die Anteilnahme der Ostfriesen am Viehhandel gebessert haben. Die ersten erhaltenen Emder Akzisebücher[3] haben auch die ersten statistischen Nachrichten über die Viehausfuhr bewahrt, leider nur über den Emder Viehzoll, der kein rechtes Bild geben kann. Denn die Emder Viehmärkte waren ziemlich die unbedeutendsten im Lande[4]. Etwa zur Hälfte waren einheimische Händler an dem Viehexport beteiligt, was auch mit den lokalen Emder Verhältnissen zusammenhängt. Die Rindviehausfuhr über Emden belief sich in den Jahren 1551, 1553 und 1554 auf 847, 427 und 576 Stück[5], fast nur Ochsen und Bullen; Pferde wurden 48, 40 und 52 ausgeführt. Die Schweineausfuhr betrug 1553: 709 und 1554: 255 Stück. Zum Jahre 1551 ist keine Schweineausfuhr verzeichnet.

Die Folgezeit hat im Viehhandel keine großen Änderungen gebracht. Das Ausscheiden der Ijsselstädte im spanisch-nieder-

[1] Beninga, 764. Als Zweck der Maßnahmen wird hier angegeben: darmede de fremde koopman sin gerief destho foegelicher averkaemen, up dat ock de marckede in eeren blieven moegen.

[2] Nach der Beschwerdeschrift der Stadt Groningen (1544 Juni 9), Groninger Bijdragen III, 116, war der neue Zoll vor 3 Jahren, also 1541, eingeführt. Die Vorzugsbehandlung der Landeskinder ergibt sich aus den ersten Emder Akzisebüchern.

[3] EK XXXV, 31, 32, 33.

[4] Den geringen Wert der Zahlen kann man sich am besten veranschaulichen, wenn man die Zahlen mit den oben (S. 3) angeführten Viehstandszahlen vergleicht.

[5] Die letzte Zahl müßte vielleicht höher sein. Der Emder Schreiber notiert bei diesem Jahre, daß der Auricher Schreiber in Marienhave 30 gl. erhob, die ihm, dem Emder, zukamen. 30 gl. = 300 Stück Rindvieh fremder oder 600 einheimischer Händler.

Digitized by Google

ländischen Kriege brachte doch nicht den ostfriesischen Viehhandel in die Höhe. Kölns Marktpolitik hat dabei wohl auch mitgewirkt. Köln suchte jeglichen Viehhandel auf dem Wege zum Kölner Markt zu verhindern durch die Drohung, alle Händler, die schon auf dem Wege verkaufen würden, vom Kölner Markt überhaupt auszuschließen[1]. Eine solche Bestimmung mußte die ostfriesischen Viehhändler vor denen der Städte, die auf dem Wege nach Köln lagen, benachteiligen, schon weil der Weg nach Köln zu lang war, um ohne Herabsetzung der Güte des Viehs in einer Tour zurückgelegt zu werden. Die Händler der auf dem Wege liegenden Ortschaften hatten in ihrem Heimatsort Gelegenheit zur Erholung, eventuell auch zur Neuformation ihrer Herden; die Ostfriesen besaßen sie nicht.

7. Der ostfriesische Eigenhandel.

Auch auf allen anderen Gebieten war die Teilnahme der Ostfriesen am Handel gering. Die Emder Gerechtigkeiten, die doch in der Hauptsache den einen Zweck verfolgten, für alle Waren, die Emden emsaufwärts oder emsabwärts passierten, einen neuen Zwischenhändler, einen Verdiener mehr in die Kette zu schieben und so den Bewohnern der Stadt ein sicheres Einkommen zu verschaffen, erfüllten diesen Zweck nur im allerengsten Sinne. Man wundert sich direkt, wie gering der Emder Eigenhandel war. Wenn die Stadt größere Warenposten von auswärts beziehen mußte, kaufte sie sie fast regelmäßig von fremden Kaufleuten. Höchstens nach Amsterdam sandte sie gelegentlich einen Bürger zum Einkauf. Für den Wohlstand der Stadt war es ein großer Unterschied, ob der Emder Kaufmann selbst reiste und auf fremden Märkten einkaufte, oder ob der fremde Kaufmann ihm die Güter nach Emden lieferte. Trotzdem scheint der Emder Handel auch so dank der Stapelgerechtigkeit recht anständige Summen abgeworfen zu haben; wenigstens beweisen die großen Landkäufe, die der Emder

[1] Kampen, Reg. III, 2072; oben S. 35 Anm. 3.

Digitized by Google

Ratsherr Bolardus van Jemgum in den letzten Jahren des 15. Jahrhunderts machte[1], daß in Emden sich einiges Kapitel ansammelte. Statistische Angaben über den Emder Eigenhandel fehlen gänzlich, so daß wir uns keine genaue Vorstellung von ihm machen können.

8. Die ostfriesische Schiffahrt.

Auch über die ostfriesische Schiffahrt liegen keine statistischen Nachrichten vor, doch ist diese sicherlich recht entwickelt gewesen. Schiffe gab es an den Küsten in großer Zahl. In der sächsischen Fehde genügten dem Grafen Edzard die Gödenser und Kniphausischen Schiffe ebensogut, um seine Armee über die Jahde zu führen[2], wie vorher seinen Gegnern die jeverische Flotte zum Übersetzen der schwarzen Garde genügt hatte[3]. Das Emder Protokollbuch[4] erwähnt in den Jahren 1501

[1] 1493: 23½ Grase Land; Friedl., Urkb. II, 1350, 1365. 1494: 15 Grase Land und eine Warf; Friedl., Urkb. II, 1386, 1389. 1495: 13½ Grase Land; Friedl., Urkb. II, 1430, 1436. 1496: 79¾ Grase und 10⅛ Diemat; Friedl., Urkb. II, 1478, 1492, 1497, 1498, 1506, 1508, 1509, 1512. 1497: 52⅓ Grase und 3⅓ Diemat, sowie eine Warf; Friedl., Urkb. II, 1537, 1540, 1546, 1550—52, 1556, 1557, 1559, 1560, 1562, 1563. 1498: 47 Grase und 12¾ Diemat; Friedl., Urkb. II, 1583, 1613, 1614. Das sind innerhalb von 6 Jahren 231 1/12 Grase und 26⅜ Diemat Land. 1 Gras mißt etwa 300 Quadratrouten = 2957,88 qm, 1 Diemat etwa 400 Quadratrouten = 3943,84 qm. Die gesamte Fläche beträgt also 787526,46 qm. Natürlich ist die Zahl nur ungefähr genau.

[2] Wiarda II, 283.

[3] Beninga, 528.

[4] ER 846. (Friedl., Urkb. II, V). Die Schiffer werden genannt in zivilrechtlichen Angelegenheiten, wenn sie ihr Schiff verpfänden, oder wenn ihr Schiff gerichtlich mit Beschlag belegt wird, wenn sie die Erlaubnis zu einer Seereise aus dem Arrest heraus erhalten, oder wenn sie mit einem Befrachter prozessieren. Oft sind sie aber nur als Zeugen oder Bürgen genannt, und dann ist es fraglich, ob man es mit Binnen- oder Seeschiffern zu tun hat. Doch überwiegt die Zahl der Seeschiffer. Hier sind als Seeschiffer die Schiffer bezeichnet, von denen sich regelmäßige Seefahrten bis mindestens Bremen oder

Digitized by Google

bis 1505 25 verschiedene Schiffer, zum größten Teil Emder. Einer von ihnen, Ubbo to Popteshusen, besitzt sein Schiff gemeinsam mit einem Saterländer. In den Stadtrechnungen kommen in den Jahren 1506 bis 1513 im ganzen 69 verschiedene ostfriesische Schiffer vor. Höchstens sechs von diesen können wirkliche Seefahrer gewesen sein, darunter ein Schiffer aus Larrelt und einer aus Norden. Alle übrigen sind Küsten- und Binnenschiffer. Nur ein Schiffer, Ubbe to Popteshusen, kehrt unter den Namen des Protokollbuchs wieder. Es sind nicht nur Schiffer aus Emden und von Faldern, sondern auch die Schiffer der Nachbarschaft nehmen an dem Verkehr im Dienste der Stadt teil. Je ein Schiffer stammt aus Folkersweer[1], Pogum, „Nijsse", Wolthusen, Hinte, Osterhusen, Pilsum, Norden, Borssum, Oldersum, Jemgum, Leer, Detern, Potshausen, je drei aus Petkum und Dornum, fünf aus Betteweer[1] und sechs aus Larrelt. Die meisten Schiffer kehren mehrmals wieder. Gelegentlich erscheinen auch nichtostfriesische Schiffer in den Stadtrechnungen.

Man darf den Wasserverkehr nicht zu gering einschätzen, da beinahe alle Dinge zu Wasser befördert werden mußten. Die Stadt bedurfte der Schiffer vor allem beim Transport von Baumaterial, von Ziegeln, Haustein, Sand, Erde und Muschelkalk. Natürlich war der Verkehr je nach den Bedürfnissen der Stadt bald größer, bald kleiner. 1506 erhielt die Stadt 4 Schiffe voll Muschelschalen[2]; 1511 brachten 8 Schiffe 609 Tonnen, 1512

Amsterdam nachweisen lassen. An sich ist die Unterscheidung zwischen See- und Binnenschiffern durchaus willkürlich, da ziemlich alle Schiffe, auch die kleinsten, in See gehen konnten. Schiffe, die jahraus, jahrein nach Westfalen fuhren, machten zwischendurch doch einmal eine Reise nach Hamburg. Noch in den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts fuhren Schiffe von 9 und 10 Roggenlasten bis nach Norwegen und Frankreich.

[1] In der Bucht von Wybelsum und in der Ems untergegangene Dörfer. Vgl. Bartels, Emder Jahrbuch IV, 14 ff.

[2] Für die 4 Schiffe voll schellen wurden $15^1/_2$ Rhein. gl., $29^1/_2$ Arensgl. und 5 Stüber bezahlt (704,9 g Feinsilber). 148 Tonnen kosteten $15^1/_2$ Rheinische Gulden und 5 Stüber (392,2 g Feinsilber). Insgesamt

Digitized by Google

4 Schiffe 320 Tonnen Muschelschalen. 1506 erhielt die Stadt 46½ Schiffe voll Sand zum Straßenbau, 1512 6 Schiffe, 1513 zum Bau der neuen Münze 8 Schiffe voll Sand und 134 Schiffe voll Erde[1]. Die private Bautätigkeit in der Stadt und auf dem Lande bedurfte natürlich ebenfalls der Schiffe als Transportmittel.

Groß sind die Schiffe sicherlich nicht gewesen, im Durchschnitt wohl etwas kleiner als die heutigen Loegschiffe, die den Verkehr zwischen Emden und den Dörfern vermitteln. Daß sie klein gewesen sein müssen, läßt sich auch aus den geringen Frachten ersehen. Als im Jahre 1513 12000 (ca. 24 cbm) Backsteine von der Koldeburg nach Emden gebracht werden sollten, waren dazu 6 Schiffe nötig, die je 2000 Stück (ca. 4 cbm) luden und 24 Krumstert Frachtgeld dafür erhielten. Einige Fahrzeuge müssen wahre Nachen gewesen sein. Mehrmals kaufte die Stadt selbst einen solchen an, so im Jahre 1508 ein boemschypp für 3 Rheinische Gulden, 1525 wieder ein boemschypp für 4¾ Rheinische Gulden, 1506 ein bulschypp für 1 Rheinischen Gulden.

Schiffsbezeichnungen kommen wiederholt in den Stadtrechnungen vor. Schuete bezeichnet keine bestimmte Schiffsgattung; unter diesem Sammelnamen werden alle möglichen kleineren Schiffe zusammengefaßt. Ever werden mehrmals als Kriegsschiffe ausgerüstet; ein jachever läuft 1526 mit einer Ladung Muschelschalen ein. Mit diesen Namen werden wohl die Wattschiffe des Verkehrs nach Hamburg und Amsterdam, dieselben Schiffe, die im späteren Jahrhundert als Karawelen (krawels, kerfiels) bezeichnet wurden, gemeint sein. Eine kytze wurde im

---

mögen demnach die 4 Schiffe 266 Tonnen oder 22 Lasten und zwei Tonnen eingebracht haben (1 t = 2,65 g Feinsilber). 1511 kosteten die 609 Tonnen 60 Arensgl. und 10½ Krumstert (610,9455 g, 1 t = 1 g), 1512 die 320 t 16 Arensgl. 3 Krumstert (163,053 g, 1 t = ½ g). Das sind recht beträchtliche Preisschwankungen.

[1] 1512 wurden für 6 Schiffe voll Sand 4 Rhein. gl. 4 Krumstert (110,044 g), 1513 für 8 Schiffe 3 Rhein. gl. 26 Krumstert (97,966 g) gezahlt, 1513 für 134 Schiffe voll Erde 105 Arensgl. 2 Krumstert (1058,167 g).

Digitized by Google

Jahre 1508 als Kriegsschiff ausgerüstet. Im Jahre 1510 wird ein praem im Besitze der Stadt erwähnt, für dessen Ausbesserung die Schiffsbauer (schuetemaker) 4 Rheinische Gulden erhielten Die großen, am Verkehr mit Norwegen beteiligten Schiffe sind als Hulke bezeichnet. Der Typ der kleineren Schiffe ist heute noch derselbe wie im 16. Jahrhundert. Muttschiffe, Tjalks und Kuffs entsprechen den alten Schuten, Ewern und Karawelen.

Unsere Nachrichten über den Schiffbau in Ostfriesland sind sehr spärlich. Recht häufig werden allerdings Schiffbauer genannt, aber über die ziemlich selbstverständliche Tatsache der Existenz von Schiffbauern in Emden reichen die Nachrichten nicht[1]. Sicher ist, daß der Schiffbau nicht den heimischen Bedarf zu decken vermochte, sondern daß die Einfuhr neugebauter Schiffe eine ziemliche Rolle spielte.

9. Der Handel der Fremden in Ostfriesland.

Über die Beteiligung der Fremden am Handel in Ostfriesland liegen uns wenigstens an einem Punkte Nachrichten vor, die greifbare Resultate geben. Die Fremden waren dem Emder Zoll unterworfen. Zoll und Wage wurden alljährlich an den Meistbietenden verpachtet. Leider verzeichnen die Stadtrechnungen immer nur die Ausgaben für Bier und Wein, die bei der Verpachtung getrunken wurden, sowie für die Zollzettel, nicht aber die Pachtsummen selbst. Gerade diese würden ein gutes Barometer des Emder Handels darstellen. So müssen uns die beiden Zahlen, die uns erhalten sind, genügen. Martini 1500 bis Martini 1501 waren Zoll und Wage für 1540 Arensgulden verpachtet[2]. Der Ertrag scheint jedoch den Wünschen des

[1] Friedl., Urkb. II, 903, erwähnt einen schippmaker, I, 691 sowie II, 903, 1248 und 1355, schutenmaker. In den Stadtrechnungen kommt die letztere Bezeichnung recht häufig vor, daneben auch schepemaker.

[2] Friedl., Urkb. II, 1669.

Digitized by Google

Pächters nicht entsprochen zu haben; denn im folgenden Jahr brachten Zoll und Wage nur 1430 Arensgulden Pachtgeld[1].

Es verlohnt sich, diese Zahlen etwas näher zu veranschaulichen. Der wirkliche Ertrag von Zoll und Wage ist um die Unterhaltungskosten und den Verdienst des Pächters höher als die Pachtsumme. Die Unterhaltungskosten sind, da alle Reparaturen von der Stadt besorgt werden, recht gering, sie übersteigen nicht 80 Arensgulden. Der Verdienst des Pächters ist aber schwer zu bestimmen. In späteren Jahren, wo Pachtsumme und wahrer Ertrag uns überliefert sind, schwankt er zwischen einem Drittel des Ertrages und Fehlbeträgen. Zoll und Wage sind zwei verschiedene Dinge. Das Erträgnis der Wage ist für uns gleichgültig, da keine Tarife über das Wagegeld erhalten sind[2]; es ist uns hier aber im Wege. Um den Ertrag des Zolls zu bestimmen, muß der Ertrag der Wage in Abrechnung gebracht werden. Daß letzterer nur einen kleinen Bruchteil des Gesamtertrages darstellt, steht fest; wieviel ist aber unsicher. Der Zoll soll im allgemeinen ein Prozent des Einkaufspreises der Waren betragen. Die Hauptbeteiligten, die Münsterischen, zahlen aber nur den halben Satz. Soll nun der Zollertrag wirklich den hundertsten Teil des Wertes der verzollten Waren darstellen, so muß man für die münsterischen Waren noch das zweite halbe Prozent hinzuzählen. Es liegt also die Sache so: Es geht ab der Ertrag der Wage; es kommen hinzu die Unterhaltungskosten,

---

[1] EK II, 3, Bruchstück der Stadteinnahmen der Jahre 1502 und 1503. Erhalten ist die Abrechnung über den letzten Termin in der Höhe von $476^1/_2$ Arensgulden. Die Pachtgelder mußten in drei Terminen abgeliefert werden. Die gesamte Pachtsumme belief sich demnach auf 1430 Arensgulden. Schnedermann, Emder Stadtrechnungen aus den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, Emder Jahrbuch III, 3, S. 108 ist hier zu falschen Ergebnissen gekommen.

[2] Wagegeld wurde von allem wagbaren Gut, das heißt von allem Gut, das nach Pfunden verkauft wurde, erhoben, vor allem von Butter, Käse, Speck, Flachs, Stockfisch, Metallen aller Art. Den erhaltenen Wageregistern liegt ein völlig neuer Tarif zugrunde, der auch späterhin noch oft verändert wurde. Rückschlüsse sind daher nicht erlaubt.

Digitized by Google

der Gewinn des Pächters und ein Zuschlag in der Höhe von einem halben Prozent für alle münsterischen Waren. Wie Plus und Minus hier zueinander stehen, läßt sich mit völliger Sicherheit nicht feststellen. Es ist aber höchst wahrscheinlich, daß das Plus das Minus beträchtlich überragt. Man kann die erhaltenen Zahlen vielleicht als Minimalzahlen in Rechnung setzen, dann erhält man für die beiden Jahre einen Wert des fremden Handels in Emden von 154000 und 143000 Arensgulden oder 1632,2 und 1515,6141 kg Feinsilber. Allerdings ist auch bei diesen Zahlen zu berücksichtigen, daß der Wertangabe stets die Einkaufsurkunde zugrunde gelegt wird. Der Marktwert ist bei allem eingeführten Gut gewöhnlich ein höherer. Ferner muß berücksichtigt werden, daß die meisten Waren nach dem festen Tarif verzollt werden. Würde die gesamte Zolleinnahme vom Roggenzoll herrühren, dann hätte der fremde Handel mit Roggen in Emden 46200 Tonnen und 42900 Tonnen betragen. In späteren Lastenmaßen zu je 15 Tonnen, gibt das 3080 und 2860 Lasten.

Nicht vergessen darf man aber bei diesen Zahlen, daß sie nur ungefähr Anhaltspunkte geben, daß obendrein viele Waren zollfrei passierten, z. B. Torf, ferner alles Gut, das zu öffentlichen Zwecken im Lande gebraucht wurde, endlich auch, daß die Hamburger Zollfreiheit genossen.

Digitized by Google

Inhalt der Gesamtabhandlung.

Der erste Hauptteil schließt mit einer Darstellung der Handelsbeziehungen zu den einzelnen Ländern, zu Oldenburg, Münster usw., bei Beginn des 16. Jahrhunderts.

Der zweite Teil behandelt die Fortentwickelung des Handelsverkehrs bis zu den fünfziger Jahren. Die kriegerischen Verwickelungen in den ersten beiden Jahrzehnten wirken lähmend auf das wirtschaftliche Leben. Aber der Mißerfolg der Machtbestrebungen des Grafen Edzard I., die Beschränkung des ostfriesischen Grafenhauses auf das eigentliche Ostfriesland und die Verfeindung mit Groningen kommen der Stadt Emden zugute. Die Stadt verficht die Ansprüche des Grafenhauses auf das alleinige Besitzrecht über die Ems mit Erfolg. Graf Edzard läßt sie gewähren, Graf Enno fördert sie. Einen kleinen Rückschlag bringt der Angriff der Osnabrücker und Groninger auf das Emder Stapelrecht in den vierziger Jahren, wobei hinter Groningen die niederländische Regierung steht. Der Ausbruch des letzten Krieges zwischen Karl V. und Frankreich beendet diesen Streit zugunsten von Emden.

Die Anfänge des großen Seeverkehrs in Emden behandelt der dritte Teil. Die Kriege Karls V. gegen Frankreich, Dänemark und Schottland schaffen für die neutralen Schiffer, also auch für die Ostfriesen, die günstigsten Bedingungen. In den Verkehr mit den französischen Salzhäfen und der Ostsee dringen die Ostfriesen ein. Besonders der letzte Krieg (1551—1559) mit den schweren Verlusten, die der niederländische Handel

Digitized by Google

durch die französischen Kaper erlitt, begründet Emdens Stellung als Handelsplatz.

Mit der Zunahme des Verkehrs wächst auch die Wichtigkeit der Beziehungen zu den Ostseemächten. Von ihnen handelt der vierte Teil. Der schwedische Handelsvertrag (1557) hat zunächst nur nachteilige Folgen, indem er die Beziehungen zu Dänemark ungünstig beeinflußt. Die Erteilung des Sundzollprivilegs (1565) eröffnet eine Zeit guten Einvernehmens auch zu diesem Lande.

Der fünfte Teil behandelt den Einfluß der religiösen Flüchtlinge auf den Aufschwung der Stadt Emden. Vor allem die Niederlassung vieler kapitalkräftiger und unternehmender Mitglieder der flämischen Gemeinde aus London (1554) fördert den Wohlstand und das Wirtschaftsleben der Stadt. Durch diese Emigranten werden auch die politischen Beziehungen zwischen Ostfriesland und England geknüpft, die zur Niederlassung der Merchants Adventurers in Emden geführt haben (1564).

Von dieser Niederlassung handelt der letzte Abschnitt. Die wirtschaftspolitischen Verwickelungen zwischen England einerseits und den Hansen und den Niederlanden andrerseits bringen England in die Zwangslage, für seinen Tuchhandel auf dem Festland einen neuen Stapelplatz zu suchen. Der Tuchhandel in Emden ist kaufmännisch zwar ein Mißerfolg, wird aber von den Engländern in den Verhandlungen mit den Niederlanden geschickt benutzt und trägt so lebhaft zu dem Obsiegen der Engländer bei. Die Arbeit schließt mit der Darstellung der Beziehungen zwischen Ostfriesland und England von der Rückverlegung des Stapels nach Antwerpen (1565) bis zu der zweiten Niederlassung der Merchants Adventurers in Emden.

Digitized by Google

Lebenslauf.

Ich, Bernhard Hagedorn, Sohn des Landgerichtspräsidenten Leopold Hagedorn und seiner Gattin Else geb. Langerhans, wurde am 10. September 1882 in Kyritz in der Mark geboren. Ich bin Protestant. Ich besuchte die Vorschule und das Gymnasium in Kottbus von Ostern 1888 bis Michaelis 1895 und von da ab das Gymnasium in Gleiwitz, das ich Ostern 1902 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Ich studierte auf den Universitäten Leipzig, München und Berlin.

Gehört habe ich bei den folgenden Dozenten:

Hugo Berger, Gardthausen, Holz, Lamprecht, Prüfer, Sievers, Weule;

Freiherr von Bissing, Borinski, Cornelius, Friedrich, Furtwängler, Götz, v. Heigel, Lindl, Lotz, v. Mayr, K. Mayr, Muncker, Paul, Pöhlmann, Preuß, Rosenlehner, Simonsfeld;

v. Bezold, Burgess, Harnack, Heusler, Kossinna, Kretschmer, v. Luschan, Eduard Meyer, Münch, Penck, Preuß, v. Richthofen, Röthe, Schäfer, von den Steinen, Tangl Vierkandt, Winkler, v. Wilamowitz-Möllendorf.

An seminaristischen und anderen Übungen durfte ich teilnehmen bei den Herren Weule; Beckmann, Furtwängler, Grauert, Götz, v. Heigel, Muncker, Paul; Eduard Meyer, Neuhaus, Penck, Schäfer, Tangl, Vierkandt.

Die vorliegende Arbeit beruht im wesentlichen auf ungedrucktem Material des Ratsarchivs der Stadt Emden und des

Digitized by Google

Königlichen Staatsarchivs in Aurich. Den Beamten der beiden Archive, besonders Herrn Archivrat Dr. Wachter in Aurich möchte ich hiermit für ihr Entgegenkommen meinen Dank aussprechen. Ganz besonders bin ich meinem verehrten Lehrer, Herrn Geheimrat Professor Dr. Dietrich Schäfer, zu Dank verpflichtet, der die Anregung zu dieser Arbeit gab und sie in der mannigfaltigsten Weise fördernd beeinflußte.

Digitized by Google